Skrzydlata POLSKA

NR 40 (222) • 2 PAŹDZIERNIKA 1955 r. • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

NARESZCIE sport samolotowy doczekał się swoich mistrzostw. Dotychczas odbywały się różnego rodzaju zawody i zloty, organizowane z mniejszym lub większym rozmachem, a mistrzostw i mistrzów samolotowych nie było. Działo się to z krzywdą dla sportu lotniczego, a w szczególności ujemnie wpływało na rozbudzenie i rozwój sportu samolotowego.

Szybownictwo Polski Ludowej rozwijało się z wielkim rozmachem. Dużym rozgłosem odbijały się imprezy szybowcowe organizowane w konkurencji krajowej i międzynarodowej. Sport spadochronowy nabrał nowych rumieńców. Skoczkowie spadochronowi reprezentowali swoje barwy zagranicą. Wyrastali coraz to nowi mistrzowie sportu szybowcowego i spadochronowego, padały rekordy. A sport samolotowy...

A sport samolotowy znalazł się w ślepym zaułku, w martwocie i apatii. Czynione próby celem jego rozruszania paliły na panewce. Nie osiągnięto spodziewanego przełomu. Zrywy nie poparte zostały stałą, cierpliwą pracą, nie przyniosły oczekiwanego rezultatu. Nie wykorzystano w pełni istniejących możliwości, nie umiano zmobilizować szerokiego aktywu społecznego i sport samolotowy trwałby, być może, dalej w letargu, gdyby...

Przy szerokim poparciu LPŻ i Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej powstała Rada Samolotowa. W skład jej weszli działacze i entuzjaści lotnictwa silnikowego oraz szeroki aktyw społeczny. Postanowiono zorganizować nie zawody samolotowe, a mistrzostwa i to zarówno w grupie seniorów jak i juniorów. Do realizacji oczekiwanej z dawna inicjatywy przystąpiono energicznie, z wiarą i sercem. Za jednym zamachem postanowiono zaspokoić ambicje sportowe szerokiej rzeszy pilotów samolotowych, jej pęd do wyczynu, jej gorące chęci wyrwania sportu samolotowego z uśpienia.

Kiedy te słowa dotrą do Czytelników, juniorzy odbędą już trzecią konkurencję Mistrzostw, a seniorzy kończyć będą ostatnie przygotowania maszyn do startu na zlot na punktualność. Wesołą pieśń młodości, tężyzny i siły grać będą silniki maszyn i serca pilotów zespolonych w trudnej walce o pierwszeństwo, o jak najlepszy wynik. Wiele trzeba będzie samozaparcia i siły, ambicji i cierpliwości, by w szlachetnej i trudnej walce uzyskać jak najwyższą notę.

Być mistrzem wśród mistrzów nie jest łatwo. Jakże trudną drogę przechodzili Żwirko i Wigura, Skarżyński i inni. Dzięki ich wysokim umiejętnościom pilotażowym szeroko znane było w świecie polskie lotnictwo sportowe. Mamy piękne tradycje w tym sporcie. Trzeba, ażeby I Mistrzostwa Samolotowe stały się nowym akordem odrodzenia tej zaniedbanej i opóźnionej w swym rozwoju dyscypliny sportu lotniczego.

NIE TUPOLEW, A ANTONOW

W 39 (221) numerze naszego pisma zdarzyły się aż dwa wypadki zamieszczenia błędnych informacji. I tak na stronie 2 w podpisie „Nasza okładka" podano, że samolot „AN-2" jest konstrukcji Tupolewa, tymczasem dwupłatowiec ten został opracowany przez ANTONOWA. Na str. 13 w artykule pt. „Polskie lotnictwo sanitarne na nowej drodze" w drugiej szpalcie, wiersz 10 jest: pierścień Tornanda, gdy powinno być: TOWNENDA. (l)

NASZA OKŁADKA: Z pobytu naszej ekipy instruktorów szybowcowych w Chinach Ludowych. Instr. Bernard Kopicki wraz ze swą grupą szkolną na lotnisku w Czantiakou. Patrz art. na str. 7.

KTO STARTUJE w I SMPLS w Warszawie

Nr konkursowy	Aeroklub	Pilot
	JUNIORZY	
1	Olsztyn	Pilecki Bogusław
2	WAT	Kazimierski Czesław
3	Poznań	Kaczmarek Tadeusz
4	Wrocław I	Witek Adam
5	Wrocław II	Popiel Tadeusz
6	Lublin	Ćwikliński Henryk
7	Łódź I	Małyszko Zdzisław
8	Inowrocław I	Ackerman Stanisław
9	Inowrocław II	Nowosielski Stefan
10	Stalinogród I	Kozłowski Jan
11	Stalinogród II	Sieradzki Jerzy
12	Bielsko-Biała	Gawor Jerzy
13	Białystok I	Nowik Włodzimierz
14	Białystok II	Pacholski Czesław
15	Ostrów	Jasiński Jan
16	Warszawa I	Piotrowski Jerzy
17	Warszawa II	Wesołowski Jerzy
18	Kraków I	Łukasik Zbigniew
19	Kraków II	Świeczko Ludomir
20	Robotniczy II	Gruba Adam
21	Łódź II	Przybylski Franciszek
	SENIORZY	
1	Olsztyn	Radzimski Leon
2	Krosno	Wójcicki Władysław
3	Łódź I	Szylberg Roman
4	Łódź II	Przybylski Seweryn
5	WAT	Menet Józef
6	Poznań I	Banasiak Lech
7	Poznań II	Jurkowski Władysław
8	Lisie Kąty	Oleksiewicz Władysław
9	Wrocław I	Kapała Erazm
10	Lublin	Kasperek Stanisław
11	Kielce	Jankowski Adam
12	Stalinogród I	Wróblewski Zbigniew
13	Stalinogród II	Rybak Albert
14	Bielsko-Biała	Niżnik Adam
15	Białystok	Wiciński Konrad
16	Kraków	Legwant Gabriel
17	Warszawa I	Adamiec Polikarp
18	Warszawa II	Dudzik Zdzisław
19	Ostrów I	Szymczak Tadeusz
20	Ostrów II	Młocek Józef
21	Robotniczy II	Rzewuski Jerzy
22	Wrocław II	Janas Edward
23	Robotniczy I	Kosioł Ryszard
24	Inowrocław	Gałązka Feliks
25	CWL	Rydz Edward
26	Rzeszów	Schabowski Antoni

Rakieta zbada powierzchnię księżyca

Na Krymie otwarto ostatnio nowe, największe w Związku Radzieckim i jedno z największych na świecie, obserwatorium astronomiczne. Otwarcie obserwatorium powiązane zostało z konferencją naukową, w której obok wybitnych uczonych radzieckich wzięli udział astronomowie Anglii, Francji, Chin Ludowych, Indii, Czechosłowacji, Polski i innych krajów.

W czasie konferencji uczony radziecki Ławrentiew oświadczył, że pierwsza rakieta z napędem jądrowym już w najbliższym czasie pozwoli na zbadanie powierzchni księżyca.

Zawody mikromodeli — w maju 1956 r.

Z przyczyn technicznych planowane w październiku br. zawody mikromodeli we Wrocławiu nie odbędą się. Organizację zawodów tego rodzaju modeli przewiduje się co dwa lata, dlatego też zawody zorganizowane zostaną w miesiącu maju 1956 r. Natomiast w bieżącym roku przewiduje się przeprowadzenie eliminacji do kadry modelarzy lotniczych na 1956 r. Szczegóły podane zostaną w terminie późniejszym.

Sekcja Modelarstwa ZG LPŻ

Lotnictwo w służbie człowieka

Tak wygląda samolot sanitarny „CSS-13", specjalnie przystosowany do przewożenia chorych. Samolotami tymi dysponują Wojewódzkie Stacje Pogotowia Ratunkowego.

Foto: S. Jaśko

ZDZISŁAW SZWEDZIUK SPADOCHRONOWYM MISTRZEM POLSKI

Spadochronowy Mistrz Polski na rok 1955 Zdzisław Szwedziuk — wykonał dotychczas 653 skoki z samolotu.

Najlepsza uczestniczka Mistrzostw Antonina Chmielarczyk ma na swym koncie 93 skoki z samolotu.

Wicemistrz Polski w sporcie spadochronowym Józef Wójcik — wykonał do tej pory 357 skoków z samolotu.

WIECZOREM dnia 25 września zakończone zostały w Białymstoku II Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Na uroczystość przybyli przedstawiciele Aeroklubu PRL, ZG LPŻ, ZG ZMP, miejscowych organizacji politycznych, społecznych i młodzieżowych. Pierwszy zabrał głos wiceprzewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej ob. Juchnicki, podkreślając, że II Spadochronowe Mistrzostwa Polski były pierwszą sportową imprezą na skalę krajową zorganizowaną w Białymstoku. „Dzięki tym zawodom — stwierdził mówca — wzrosło zainteresowanie lotnictwem, a szczególnie sportem spadochronowym na naszym terenie".

Następnie w serdecznych słowach przemówił Prezes Zarządu Głównego LPŻ gen. bryg. Józef Turski. „Jesteśmy świadkami — powiedział on m.in. — stałego rozwoju sportu spadochronowego w naszym kraju. Rozwój ten jest odzwierciedleniem dużego zainteresowania spadochroniarstwem w naszym społeczeństwie, łączy się z wciąż wzrastającym jego poziomem oraz uzyskiwanymi wynikami. Udział polskiej drużyny w ubiegłym miesiącu w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii wykazał, że jesteśmy na dobrej drodze. Niewątpliwym źródłem osiągnięć jest coraz szersza współpraca z organizacją zetempowską. Dużą rolę odegrała tu również Rada Spadochronowa. Dziękując miejscowym władzom za okazaną pomoc w zorganizowaniu Mistrzostw wierzę, że wzbogaceni o doświadczenia rozegranych II Spadochronowych Mistrzostw Polski będziecie nadal nieustawać w pracy, idąc ciągle w sporcie spadochronowym od sukcesu do sukcesu".

Po odczytaniu ostatecznych wyników II Spad MP przez Przewodniczącego Komisji Sędziowskiej — Tadeusza Rejniaka, gen. bryg. Józef Turski wręczył nagrody. Zwycięska drużyna GWKS otrzymała puchar kryształowy. Mistrz Polski na 1955 Zdzisław Szwedziuk — radioodbiornik „Syrena", Wicemistrz Polski Józef Wójcik — aparat fotograficzny, a Jerzy Koss — walizkę skórzaną.

Najlepsza uczestniczka mistrzostw Antonina Chmielarczyk — damską torbę skórzaną, najlepszy pilot wywożący skoczków Mieczysław Łuszcz — wieczne pióro, najlepszy mechanik Stefan Bustowski — kupon materiału.

Po rozdaniu nagród odbyła się wspólna kolacja. Długo wznoszono toasty za pomyślność oraz dalszy rozwój polskiego sportu spadochronowego. Do późnego wieczora bawiono się w radosnej i przyjacielskiej atmosferze, życzono sobie nowych osiągnięć w pracy szkoleniowej oraz w ustanawianiu nowych rekordów krajowych i międzynarodowych.

T. M.

WYNIKI II SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA

1. Zdzisław Szwedziuk	GWKS	336,5 pkt
2. Józef Wójcik	Warszawa	302,0 pkt
3. Jerzy Koss	Warszawa	281,0 pkt
4. Janusz Szygendowski	GWKS	238,0 pkt
5. Zdzisław Piasecki	Stalinogród	213,0 pkt
6. Tadeusz Babiarz	Wrocław	192,0 pkt
7. Marian Samiczak	Kielce	180,5 pkt
8. Eugeniusz Wątroba	Poznań	159,5 pkt
9. Jerzy Łobodda	Warszawa	158,5 pkt
10. Paweł Lipowczan	Warszawa	149,5 pkt
16. Antonina Chmielarczyk	Kraków	115,0 pkt

KLASYFIKACJA DRUŻYNOWA: 1) GWKS — 689,5 pkt., 2) Warszawa — 449,0 pkt., 3) Stalinogród — 338,0 pkt.

SKOKI NAD NIEDŹWIEDZIĄ ŁAPĄ

JERZY ŚWIĄTEK

HALLO Mrągowo! Hallo Mrągowo! Podajemy komunikat. Przyjmujcie!

Potężnie zbudowany, o blond włosach, pilot-instruktor Zajda, trzymając w jednej ręce słuchawkę telefonu, skrupulatnie notował w książce komunikatów meteorologicznych prognozę na pierwszy dzień września.

— Tak, tak. Słyszę dobrze. Podawajcie!

Prognoza nie była zachwycająca. Nad Polską i Bałtykiem znajdowała się zatoka niskiego ciśnienia. Przewidywano dość duże zachmurzenie z możliwościami burz i przelotnych deszczów. Nawet „na oko" widać było, że ciepłego dnia nie będzie.

Mimo tak mało zachęcających warunków atmosferycznych kierownictwo kursu zdecydowało, że skok odbędą się zgodnie z planem. Odjazd na jednokierunkowe wąskie lotnisko nastąpił punktualnie. Start rozłożono szybko i sprawnie. Służba startowa zajęła swoje stanowiska, a chronometrażysta ostrzył ołówek, szykując się do pierwszych wpisów na liście wzlotów.

Tymczasem na horyzoncie ukazała się nisko idąca, brunatno-sina chmura deszczowa, kierując się wprost na Mrągowo. Biedaczka nawet nie przypuszczała ile „złośliwych" uwag posypało się pod jej adresem. Nawet sprzeczano się między sobą namiętnie: przejdzie bokiem, czy będzie lało? Sprawa o deszcz zakończyła się kompromisowo. Jedynie trochę pokropiło. Tę krótką przymusową przerwę spędzili skoczkowie w hangarze, rozgrzewając zziębnięte ręce.

...teraz czynności następowały szybko: wypięcie spadochronu zapasowego, przerzucenie go przez plecy, ślizg, wypięcie się z pasów udowych...

Dalsze skoki przebiegały szybko i sprawnie. Wszystkie lądowania odbywały się na wodę. Właśnie w tej chwili instruktor Aeroklubu Łódzkiego — Jóźwiak, kończy swój skok zetknięciem z powierzchnią jeziora. Foto: B. Koszewski (3)

W końcu nastąpił upragniony start pierwszego samolotu. Inauguracyjnego skoku dnia dokonywał, jak zwykle, kierownik wyszkolenia kursu Mietek Kamiński, który następnie przyjmował dalszych skoczków na wodzie. Teraz starty następowały jedne po drugich. Silniki grały pełną mocą, a „CSS-y" raz po raz unosiły na swym pokładzie coraz to nowych skoczków. Z dwóch stron kwadratu ustawionorzędem spadochrony.

Przed chwilą wystartował do trzeciego już swego skoku do wody instruktor Aeroklubu Stalinogrodzkiego Stanisław Maciejewski, popularnie zwany wśród kolegów Maciuś, a do skoku przygotowywała się jako następna Aleksandra Wojtkowiak. Właściwie Ola była już przygotowana. Opiętą w żółtą kamizelkę, na którą założony był spadochron główny i zapasowy, siedziała na taborecie zapatrzona w skąpy drzewostan nikutowskiego lasku. Spod pilotki wysunął się kosmyk blond włosów, figlarnie trzepocąc na wietrze.

O czym myślała przed skokiem ta spokojna i opanowana zawsze studentka matematyki Uniwersytetu Poznańskiego? Czy rozpamiętywała pełne emocji chwile, kiedy jako uczeń-pilot szybowcowy szkoły w Lesznie wykonała w roku 1953 przypadkową pętlę na szybowcu „ABC" i tylko dzięki przytomności mechanika wyciągarkowego jej przygoda miała pomyślne zakończenie? Czy wspominała ten pełen wrażeń dzień sierpniowy — tuż przed wyjazdem na kurs do Mrągowa — kiedy na lotnisku macierzystym Aeroklubu Poznańskiego ustanowiła kobiecy rekord spadochronowy na celność lądowania z wysokości 600 metrów? Trudno odgadnąć myśli skoczka w takich chwilach. A zapytać jakoś nieporęcznie. Zresztą nie byłoby już czasu, gdyż właśnie podkołowywał na linię startu przygotowawczego SP-AAA, a z drugiej kabiny uśmiechał się pilot wywożący.

Ola skierowała się w stronę samolotu, który młócił śmigłem na wolnych obrotach. Przy usadowieniu się w kabinie troskliwie pomagał jej instruktor Chyliński. Ostatnie wskazówki, ostatnie sprawdzenie samolotu przez mechanika Kłosa i maszyna ruszyła na start. Opadła biała chorągiewka startowego. Silnik zawył na pełnych obrotach i wysłużony „CSS-13" wesoło podskakując na twardej powierzchni lotniska pomknął w stronę ciemnych chmur wiszących na horyzoncie.

— Następny przygotuje się do skoku Kowalczuk — wydał dyspozycje zastępca kierownika lotów instruktor Zdzisław Chyliński i spojrzał za uciekającym samolotem. Który to już skoczek wychodził spod ręki instruktora Chylińskiego? Nie mógłby zapewne dać ścisłej odpowiedzi na to pytanie i zapewne sam nie przypuszczał w 1946 roku, zdobywając właśnie tu w Mrągowie kategorię B pilota szybowcowego, że za dziewięć lat w tej samej szkole będzie jako instruktor doskonalił naszych skoczków w technice wykonywania skoków do wody. Z instruktora Chylińskiego to twardy i uparty człowiek. Osiem razy odpadał na komisji badań lekarsko-lotniczych z powodu dużego ciśnienia, lecz z lotnictwem nie zerwał. Lotnictwo kochał. A gdy nie mógł latać i skakać, ukończył kurs instruktorów i przodowników modelarstwa i prowadził harcerską modelarnię. Kiedy po raz dziewiąty był na badaniach, wyrok komisji lekarskiej zabrzmiał przychylnie: „Zdolny do latania".... Z entuzjazmem i energią ruszył wtedy do pracy na lotnisku. Prawie przez trzy lata szkolił w kuźni naszego spadochroniarstwa — Nowym Targu zastępy nowych skoczków, początkowo jako instruktor, a następnie jako kierownik wyszkolenia. Większość z przebywających na kursie skoczków stawiała pierwsze kroki w spadochroniarstwie pod jego czujnym okiem. Chyba blisko z pięciuset młodych chłopców i dziewcząt zawdzięcza swoje wyszkolenie właśnie jemu.

A osobiste osiągnięcia samego Chylińskiego? Na kursie uzupełnił brakujący warunek do tytułu Mistrza Sportu, ma na swym koncie przeszło 260 skoków oraz jest współautorem grupowego wysokościowego rekordu Polski z natychmiastowym otwarciem spadochronu — ustanowionego w roku 1954.

Podczas gdy instruktor Chyliński wraz z instruktorem Marianem Kamińskim przygotowywali dalszych skoczków do czekającego ich zadania, „CSS-13" SP-AAA szybko nabierał wysokości. Ola Wojtkowiak bacznie śledziła za dymami, chcąc jak najlepiej ustalić kierunek i siłę wiatru, choć malownicza okolica kusiła wzrok swoim urzekającym pięknem. Gdzie okiem sięgnąć lasy i dziesiątki jezior — mniejszych i większych, o dziwacznych nieraz kształtach. Pasemka asfaltowych dróg gwiaździście zbiegały się w sześciowiecznym Mrągowie. I nagle Oli przypomniały się słowa profesora Młotkowskiego, który miał dla słuchaczów kursu wykład z historii Warmii i Mazur o polskości tych ziem, o ziemi mrągowskiej, i o historii miasta...

Dokładnie sto lat temu zmarł pastor Mrongowiusz, który całe życie poświęcił walce o język polski na tych ziemiach i od którego imienia miasto przyjęło swą nazwę. Kiedy rosła tu potężna puszcza, a ziemie tę zamieszkiwało słowiańskie plemię Galindów, czyli potężnych. Legenda głosi, że w puszczy w okolicach Mrągowa żył kiedyś olbrzymi i silny stary niedźwiedź — samotnik, który dokonywał dużych szkód wśród okolicznej ludności. Postanowiono szkodnika zlikwidować. Olbrzymia obława ruszyła w lasy. Podczas walki niedźwiedź stracił jedną łapę i zbiegł w okolice Kętrzyna, gdzie tamtejsi mieszkańcy dobili go. Stąd Mrągowo w swym herbie ma łapę niedźwiedzią, zaś Kętrzyn — niedźwiedzia o trzech łapach.

Tymczasem samolot przeleciał nad starym mrągowskim ratuszem i wszedł na kurs. Pod skrzydłami widać było granatowo-siną, pomarszczoną taflę jeziora. Umówiony znak, zezwalający na wykonanie skoku, stanowiły dwie łodzie, mające swe stałe miejsce w zachodniej części jeziora. Jedną z nich była duża, prawie czterdziestoosobowa łódź wiosłowo-żaglowa, dostosowana do eksploatacji z 15-konnym motorkiem, stanowiąca tzw. bazę, druga zaś szybka łódź desantowa.

Łodzie stały obok siebie. Samolot szedł posłusznie po kursie. Ola z wyliczeniem oceniła moment wyjścia na skrzydło. Pilot zmniejszył szybkość samolotu. Ola, mocno trzymając się burty samolotu, spokojnie przesuwała się w stronę krawędzi spływu skrzydła. Teraz nastąpiła ostateczna ocena momentu wyskoku. Od właściwego obliczenia momentu wyskoku w po-

Na spotkanie skoczka przybędzie za parę sekund zwrotna i szybka łódź desantowa, wyławiając go z wody wraz ze spadochronem.

DROGA DO MISTRZOSTWA

ppłk M. GOŁYSZEW

GRIGORIJ Flegontowicz Siwkow od lat dziecinnych marzył o lotnictwie. Pierwsze kroki na drodze do upragnionego celu stawiał w aeroklubie w mieście Mołotow pod kierownictwem doświadczonego instruktora G. Sirickiego. W tym właśnie czasie cały świat podziwiał wspaniałe wyczyny okrytych chwałą lotników radzieckich Walerego Czkałowa, Michała Gromowa i innych, którzy do historii lotnictwa ZSRR wpisali złotymi zgłoskami nowe, wspaniałe karty. Wiele młodzieży radzieckiej garnęło się wówczas do lotnictwa, aby poświęcić swe siły ujarzmianiu przestworzy.

Wśród ludzi tych znalazł się także syn kołchoźnika Grigorij Siwkow, uczeń technikum lotniczego. Dzięki intensywnej pracy nad sobą i wyjątkowym zdolnościom zdobył on jednocześnie dwa dyplomy — technika lotniczego oraz pilota.

Nadszedł wreszcie czas, gdy Grigorij Siwkow znalazł się w wojskowej szkole lotniczej. Nauka w niej szła mu stosunkowo łatwo, co przede wszystkim mógł zawdzięczać wiadomościom zdobytym w aeroklubie, w tej podstawowej szkole wiedzy lotniczej. Gorące pragnienie opanowania techniki pilotażu lotniczego, wytrwałość w dążeniu do celu, pracowitość, jasny, młody umysł i mocne ręce — pomagały mu w zdobywaniu sukcesów.

Te cechy przydały się mu jeszcze bardziej w latach wojny z najeźdźcą faszystowskim. Siwkow niejednokrotnie znajdował się w sytuacji zdawałoby się bez wyjścia, lecz wielkie opanowanie, głęboka świadomość tego, że walczy o słuszną sprawę — przynosiły mu niezawodne zwycięstwo.

Pewnego wiosennego dnia, roku 1942, gdy step pokryty był jeszcze plamami zrudziałego śniegu, z lotniska przyfrontowego w pobliżu Woroszyłowgradu wystartowała eskadra szturmowców. Na jej lewym skrzydle leciał Grigorij Siwkow. W pobliżu linii frontu przyłączyła się do nich czwórka radzieckich myśliwców. Nad linią frontu przemówiły faszystowskie działa przeciwlotnicze i karabiny maszynowe. Szturmowce śmiało weszły w strefę

Dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego Grigorij Siwkow.

ognia zenitówek, sformowały krąg i zaczęły zrzucać bomby, które kładły się wzdłuż szosy zapchanej na przestrzeni co najmniej kilometra nieprzyjacielskimi czołgami, ciężką artylerią i piechotą. Czarne kłęby dymu przysłoniły nieprzyjacielską kolumnę, a szturmowce raz po raz wchodziły nad cel.

— „Messerschmitty!" — usłyszał Siwkow głos swego nawigatora, Piotra Ziemlakowa.

Kilka nieprzyjacielskich samolotów usiłowało wciągnąć do walki radzieckie myśliwce, pozostałe zaś rzuciły się na szturmowce. Po stronie faszystów była trzykrotna przewaga. Lecz zamiary wroga spełzły na niczym. Lotnicy radzieccy odparli cztery kolejne ataki. Wówczas hitlerowcy postanowili zmienić taktykę: usiłowali oni odciąć ostatni na skrzydle samolot i zniszczyć go. Był to samolot Siwkowa, który zdawał sobie sprawę, że utrzymanie się w szeregu — to zwycięstwo.

Kilka serii z nieprzyjacielskich karabinów maszynowych przeszyło kadłub i skrzydła samolotu. Sterowanie samolotem stało się trudniejsze, lecz Siwkow nie opuścił szeregu. Eskadra powróciła na swe lotnisko bez strat.

Wkrótce Grigorij Siwkow pożegnał się ze swą starą maszyną. Pułk otrzymał nowoczesne samoloty. Trzeba było w jak najkrótszym czasie opanować technikę pilotowania nowego samolotu. Grigorij potrafił uczynić to w ciągu dwóch tygodni, stając się mistrzem w zadawaniu nieprzyjacielowi druzgocących ciosów.

Było to podczas największego nasilenia zaciekłych walk na Tamaniu. Dniem i nocą nie milkł w powietrzu huk setek silników. Radzieckie szturmowce z dużym powodzeniem niszczyły umocnienia, sprzęt i żywą siłę nieprzyjaciela, pomagając piechocie. Lotnik Siwkow po kilka razy dziennie wznosił się w powietrze i prowadził grupy szturmowców na wykonanie bojowych zadań.

— Ze wzgórza 175.0 dalekosiężna bateria artylerii nieprzyjacielskiej prowadzi ogień! Ogień ten przeszkadza naszej piechocie. Musicie znaleźć baterię i zniszczyć ją! — takie kolejne zadanie otrzymał Siwkow.

Czwórka naładowanych bombami samolotów wzniosła się z lotniska i popłynęła w kierunku frontu. Siwkow zawczasu przestudiował cel na mapie i doszedł do wniosku, że działa nieprzyjacielskie znajdują się na zachodnim stoku wzgórza. Aby uderzenie było nagłe, należało podejść do wzgórza od tyłu. Decyzja ta okazała się słuszna. Siwkow, jako prowadzący grupę, pierwszy zrzucił balast bombowy na faszystowskich artylerzystów. Niemal przez 10 minut „wisiały" szturmowce nad wzgórzem, niszcząc baterię nieprzyjacielską i jej punkt obserwacyjny.

Grigorij Siwkow dokonał podczas wojny 203 bojowych lotów na samolocie „Il-2". Bombardował on wojska faszystowskie na Tamaniu i w Donbasie, na Dunaju w pobliżu Izmaiłu i Tulczy, pod Budapesztem i nad jeziorem Balaton. Swój szlak bojowy zakończył w Austrii, jako dowódca eskadry szturmowców.

Dzięki Partii Komunistycznej, w której szeregi wstąpił Siwkow na froncie w 1943 r., stał się on gorącym patriotą miłującym swą radziecką Ojczyznę. W każdej chwili gotów był dla chwały Ojczyzny dokonać bohaterskiego czynu. Siwkow czuł zawsze, że tysiące niewidzialnych nici wiąże go z narodem, z ojczystym krajem. Uczucie to napawało go nową energią, dawało mu wiarę we własne siły, pomagało w zwyciężaniu wroga. Wojnę ukończył Grigorij Siwkow jako major. Bohater Związku Radzieckiego Wkrótce po wojnie — w sierpniu 1945 r. — został odznaczony po raz drugi orderem „Złotej Gwiazdy". Taką oto nagrodę przyznała ojczyzna swemu wiernemu synowi za jego bohaterstwo, bezprzykładną odwagę i wysoki kunszt bojowy.

W albumie pamiątkowym Grigorija Siwkowa, na pierwszej stronie, jest fotografia grupy młodzieńców z odznakami GTO. W środku grupy siedzi człowiek w mocno obcisłym mundurze wojskowym.

— Jest to pamiątka z okresu nauki w aeroklubie. Ten człowiek w środku — to nasz instruktor Grigorij Siricki. Jakże wiele mu zawdzięczamy! — z nutką serdeczności w głosie Grigorij Siwkow wspomina okres, gdy po raz pierwszy zajął miejsce w kabinie samolotu, rozpoczynając trudną lecz pełną chwały drogę w lotnictwie radzieckim.

*

Niemal każdego roku podczas urlopu letniego sławny lotnik, dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, inżynier-podpułkownik Grigorij Flegontowicz Siwkow odwiedza swe rodzinne strony — miasto Mołotow, gdzie chodził do szkoły i gdzie po raz pierwszy przeżywał radość lotów. Przyjeżdża on do kołchozu im. J. W. Stalina, w którym mieszkają jego rodzice i za każdym razem przywozi z sobą przyjemne dla nich wiadomości.

W roku 1946, na przykład, pochwalił się przed ojcem, że wstąpił na studia do Wojskowej Akademii Lotniczej im. N. E. Żukowskiego. Przed tym jeszcze poznał rodziców i swych ziomków z wierną towarzyszką swego życia — małżonką Jekatieriną Wasiliewną Riabową, Bohaterem Związku Radzieckiego, która podczas wojny dokonała około dziewięciuset lotów bojowych. Jekatierina Wasiliewna nie tak dawno uzyskała stopień naukowy kandydata nauk. W ubiegłym roku Grigorij Siwkow podzielił się z krewnymi nową radosną wieścią: uzyskał stopień adiunkta w Akademii Wojskowej. Bogate doświadczenia zdobyte na froncie pogłębia on wiedzą teoretyczną, dążąc zawsze do tego, aby sprostać zadaniom jakie stawia szybko rozwijająca się radziecka nauka i technika lotnicza.

Tłum. H. N.

SKOKI NAD NIEDŹWIEDZIĄ ŁAPĄ *(dok. ze str. 3)*

ważnym stopniu zależało powodzenie celnego lądowania, a właściwie „wodowania". Wysokość i kat w stosunku do łodzi zgadzają się — przemknęło przez myśl Aleksandrze — tak, teraz...

I nagle wysoko, pod zasnutym ciemnymi chmurami niebem, pojawiła się sylwetka skoczka. 121... 122... 123... i w powietrzu wyprysnęła śnieżno-biała kopuła spadochronu. Ola poprawiła się w pasach i szybko, obserwując wielkość znoszenia jej przez wiatr, obliczała miejsce lądowania. Lecz kapryśny wiatr przybrał nagle na sile i mimo ślizgów znosił spadochron uparcie na brzeg. — Czyżbym miała podzielić los kolegi Babiarza — przemknęło jej przez myśl — i jak on lądować zamiast do wody na łące?!

Teraz czynności następowały szybko, prawie błyskawicznie jedne po drugich. Wypięcie spadochronu zapasowego, przerzucenie go przez plecy, jeszcze raz ślizg w stronę jeziora, wypięcie się z pasów udowych, no i mocny, bardzo mocny ślizg, bo woda ucieka i kątem oka widać brzeg porośnięty wierzbami i olszyną. „Muszę lądować w wodzie, muszę" — myśli uparcie skoczek i ciągnie coraz większym ślizgiem do jeziora.

Tymczasem na spotkanie skoczka rwie co sił zwrotna łódź desantowa. Pięćdziesięciokonny silnik Evinrude ryczy na pełnych obrotach. Mahoniowa sklejka łodzi rozbryzguje na boki fontannę kropel. Ster łodzi znajduje się w niezawodnych rękach. Zygmunt Szwarc, dwukrotny rekordzista świata w jeździe cztero- i sześciogodzinnej, ten, który w maju bieżącego roku wymazał z tabeli rekordów siedemnastoletni rekord Holendra Lievena, całe swe umiejętności i serce wkłada w szybkie i sprawne przetransportowanie skoczka i wyłowionego z wody spadochronu na łódź-bazę. W momencie, kiedy Aleksandra zanurzyła się w wodzie, łódź desantowa podpływała do niej. Wykonywanie ślizgów prawie do momentu zetknięcia się z wodą uniemożliwiło Oli wypięcie się z pasów i nadmuchanie kamizelki. Chociaż nadmuchanie nie było w pełni konieczne, gdyż i tak kamizelka na wodzie nosiła, to jednak niewypięte pasy piersiowe utrudniały swobodne poruszanie się i — tu musimy zdradzić tajemnicę — przyczyniły się, że Ola łyknęła trochę wody. Ta przygoda znalazła swoje odbicie w surowych uwagach kierownika wyszkolenia Kamińskiego, kierującego pracą na jeziorze. Kiedy łódź desantowa wiozła ociekającą wodą Wojtkowiakównę na łódź-bazę, drugi mechanik desantówki Patorski rzucił z humorem: — Nic wielkiego. Napiła się wody tylko tyle, aby zagasić pragnienie.

Na łodzi-bazie Aleksandra szybko przebierała się w suchy kombinezon i wycierała mokrą, uśmiechniętą twarz. Być może, uśmiech ten kierowała do kogoś bliskiego, może do pewnego porucznika-pilota, który jak ona ma włosy blond...

Skoczkowie tego dnia mieli szczęście. Pogoda przestała płatać figle, a burze przechodziły daleko poza Mrągowem. Tylko fotoreporter Koszewski miał pecha, gdyż nie było słońca. A gdy w końcu chciał w ostateczności sfotografować przebierającego się po skoku Seweryna, ten, ocierając mokre wąsiki, krzyknął rozpaczliwie: Nie rób pan teraz zdjęcia, bo mam porwane spodenki!

Dalsze skoki przebiegały szybko i sprawnie. Wszystkie lądowania odbywały się na wodę. Nawet niesłusznie ochrzczony mianem „skoczka przybrzeżnego" sympatyczny instruktor Aeroklubu Łódzkiego Jóźwiak celnie i ładnie lądował na wodę.

Nad brzeg jeziora przybywało coraz to więcej ludności z Mrągowa i okolic, obserwującej z zapartym tchem każdy skok. Obok stałych „kibiców", którzy już dość trafnie przewidywali miejsce lądowania skoczków do wody, spotkać można było i nowicjuszy, którzy wypytywali po co ci spadochroniarze w ogóle skaczą do wody, jak mają tyle miejsca na ziemi...

Pracowity dzień szybko zbliżał się ku końcowi. Seria białych i czerwonych rakiet obwieściła zakończenie skoków. Plan dnia wykonano w pełni, spadochroniarze szczęśliwi z dobrze wykonanych skoków przenosili ciężkie, mokre spadochrony na ląd, gdzie rozwieszono je do suszenia.

Liczne pagórki okalające budynek szkoły zabieliły się od olbrzymich czasz, które nadmuchiwane wiatrem tańczyły wokół drzew i kołków do których były przymocowane. I tak przez około dwa tygodnie skoczkowie dostarczali niezapomnianych emocji i wrażeń ludności miasta z herbem o niedźwiedziej łapie...

6 września nastąpiło uroczyste zakończenie kursu skoków do wody. Spadochroniarstwo polskie wzbogaciło się o nowe zastępy skoczków posiadających uprawnienia do wykonywania skoków do wody oraz o instruktorów posiadających prawo szkolenia w tego rodzaju skokach. Prawie wszyscy uczestnicy kursu zdobyli jeden z trzech warunków koniecznych do uzyskania zaszczytnego tytułu Mistrza Sportu Spadochronowego. Warunek ten zdobyła również i Aleksandra Wojtkowiak.

JERZY ŚWIĄTEK

JANUSZ MEISSNER

Trzy DIAMENTY

(14) FRAGMENTY POWIEŚCI Ilustr. J. M. WOJCIECHOWSKI

Mniej więcej o tym samym czasie Szary siedząc za sterami „Bociana" spojrzał na wysokościomierz i stwierdził, że strzałka mija kreskę z liczbą 4 500. Włożył maskę tlenową i przekręcił kran. Manometr włączony w przewód zaczął wskazywać ciśnienie; tlen popłynął ożywczym strumieniem do płuc pilota. Zrobiło mu się cieplej, raźniej.

Za jego plecami szeptały, tykały, bzykały cicho przyrządy samopiszące. On sam uzupełnia ich czynności rejestracyjne, notując swoje spostrzeżenia na kartce papieru przymocowanej do cienkiej deszczółki. Musiał w tym celu ściągać od czasu do czasu rękawicę, a potem rozgrzewać skostniałą dłoń, wsuwając ją pod futrzany kombinezon na piersi.

Było bardzo zimno. Zewnętrzny termometr wskazywał osiemnaście stopni mrozu, wewnętrzny — piętnaście. Szary od dwóch godzin był w powietrzu, a od godziny prawie się nie wznosił. Dopiero teraz wariometr z 0,2 skoczył na 0,5, a wkrótce potem na cały metr ponad zero. Jednocześnie temperatura zaczęła spadać, a na wewnętrznej powierzchni limuzyny osiadał coraz grubszą warstwą szron.

Na wysokości sześciu tysięcy metrów noszenie znów zmalało, a próba wysunięcia się jeszcze bardziej pod wiatr nie zmieniła tego stanu rzeczy. „Bocian" tkwił niemal w miejscu, nie mogąc dostać się w zasięg następnej fali, na której istnienie wskazywał układ wyższych pięter chmur soczewkowych.

Szary zdrapał z osłony świeżo narosłą warstwę szronu.

W dole na wprost szybowca, na prawo i na lewo w skos ciągnęły się ciemne grzbiety gór. Rozróżniał poszczególne szczyty: Bobrowiec, Kominy Tylkowe, Czerwone Wierchy, Kasprowy, Świnicę, Rysy, a za nimi, już po czechosłowackiej stronie — Raczkową, Wielką Kopę Koprową, Krywań, Gerlach i Lodowy. Widział początki białych, pienistych potoków, co spływały na Liptów, ku Beli i Wagowi, kryjąc się w cieniu chmur napierających potężnym murem od południa. Słońce, czerwone, jakby nabiegłe krwią, zdawało się toczyć zwolna po tym murze, jak po wyboistej drodze, zapadając raz po raz w głębokie koleiny, z których wstawały tumany rdzawego pyłu.

Sześć tysięcy metrów. Dwadzieścia osiem stopni mrozu. Trzy godziny od chwili startu... Chyba nic więcej nie da się dziś zrobić — myślał Szary.

Miał w tym locie osiągnąć możliwie największą wysokość. Inżynier Hajduk i dwaj meteorolodzy spodziewali się, że druga lub trzecia fala, przelewając się według ich przypuszczeń nad pierwszą, sięga do ośmiu lub dziewięciu kilometrów wzwyż. Trzeba to było sprawdzić. Lecz Szary nie mógł znaleźć żadnego połączenia z wyższą falą, a przenikliwe zimno coraz bardziej dawało mu się we znaki.

Nie chciał się poddać, lecz ta myśl naprzykrzała mu się jak kot miaucząy ustawicznie za zamkniętymi drzwiami; za jego własnymi drzwiami, które prędzej czy później będzie musiał otworzyć.

Podjął jeszcze jedną próbę w poszukiwaniu prądu wstępującego: znad południowych krańców Zakopanego, gdzie rozpościerała się główna chmura falowa, zaczął przesuwać się na lewo w przód, wzdłuż szosy do Morskiego Oka, nad którą stała mniejsza, zwrócona krawędzią nawietrzną jakby trochę bardziej ku południowemu wschodowi.

„Bocian" reagował na ten manewr dość znaczną stratą wysokości, dopóki nie znalazł się w zasięgu niewidzialnych rotorów. Szary stwierdził ich istnienie tylko na podstawie gwałtownego rzucania i uczucia lekkości w całym ciele. Dopiero potem spojrzał na wariometr, którego strzałka wskazywała maksymalne opadanie.

Zwiększył szybkość jeszcze bardziej. Wskazówka wysokościomierza w ciągu paru sekund cofnęła się o pięćdziesiąt metrów, o siedemdziesiąt, o sto! W tem szarpnęło w górę tak nagle, że głowa opadła mu na piersi. Wariometr skoczył od razu na pięć metrów, a skrzydła wydały głuchy, niepokojący jęk i zadrgały nerwowo.

Machinalnie położył „Bociana" w zakręt, zacieśnił promień, wycentrował główny strumień prądu. Gwałtowna turbulencja nie ustawała ani na chwilę. Nurt wichru szamotał się, skakał, rwał w górę wielkimi susami, wybuchał wściekłym pędem i załamywał się nagle. Szybowiec zachowywał się jak wywrotny lekki kajak, na którym dwaj zapaśnicy rozgrywają rundę boksu, a Szary poczuł, że robi mu się gorąco.

To ostatnie wrażenie ustąpiło zresztą bardzo prędko: temperatura zaczęła spadać równie gwałtownie jak rosła wysokość.

Po kilku minutach wszystko się uspokoiło, a wariometr wskazał dwa i pół metra.

— Weszliśmy na trzecią falę — poinformował Szary swego „Bociana". — W pięć minut zarobiliśmy tysiąc osiemset metrów!

Lecz tym razem szybowiec także przemówił: rozległ się suchy trzask i osłona ze szkła organicznego pękła...

Pękła od mrozu — pomyślał Szary. — Bagatela: czterdzieści dwa stopnie!

Lodowaty powiew wdzierał się ze świstem przez szparę, kąsał go w twarz. Wiało także przez otwór od zaczepu. Widocznie obluzował się pakunek założony tam przed startem. Miało to tę dobrą stronę, że szron powstający przy oddychaniu przestał osiadać na szybach, lecz ostry przeciąg wyciskał łzy z oczu. Po chwili Szary zauważył, że te łzy spływają mu po policzkach i zamarzają, tworząc sople na okładzinie maski tlenowej. Miał uczucie, że twarz skamieniała mu z granit i że jego nogi zamieniły się w dwa bloki lodu.

Ale szybowiec szedł w górę. Noszenie zmniejszyło się nieco, lecz trwało, spokojne i równe. Tylko w skrzydłach i w kadłubie coś chrzęściło, chrupało, postękiwało, jakby „Bocian" kurczył się z zimna.

Było to bardzo nieprzyjemne. Przy każdym takim odgłosie Szary z pewnym niepokojem spoglądał wzdłuż krawędzi natarcia płatów i mimo woli dotykał ręką zamka łączącego pasy bezpieczeństwa.

Gdybym musiał skakać, mógłbym otworzyć spadochron dopiero przeleciawszy jak kamień trzy tysiące metrów — pomyślał. — Inaczej udusiłbym się w powietrzu.

Uprzytomnił sobie kolejne czynności na taki wypadek: odpiąć pasy, zaczerpnąć tlenu, zerwać maskę, podciągnąć nogi, dźwignąć się z kabiny, stanąć na fotelu, wychylić się za burtę i odbić się jak najdalej... Jeśli to będzie możliwe!

Zwątpił, czy zdołałby wykonać jakikolwiek ruch nogami; od kolan w dół stracił w nich czucie...

Wzruszył ramionami. Nic takiego się nie zdarzy!

Zwiększył dopływ tlenu; minął osiem i pół tysiąca.

Może było by dosyć?

Tęsknota do ciepła żebrała o zmiłowanie. Miał już spełniony warunek do złotej odznaki i pierwszy diament. Odczepił się z holu na ośmiuset metrach; przewyższenie wynosiło zatem siedem tysięcy siedemset. Tym razem potwierdzą to co najmniej trzy barografy, nie licząc innych samopisów.

Jeszcze dziesięć minut — postanowił. — Potem schodzę.

Lecz po dziesięciu minutach wariometr wskazywał 0,5 wznoszenia, o wysokościomierz — 8 800.

— Wytrzymamy do dziewięciu tysięcy — powiedział do „Bociana". — To bardzo ładna liczba.

Był już od dawna ponad najwyższym piętrem chmur. Obejrzawszy się w tył widział z góry ich wierzchołki podobne do znieruchomiałych fal morskich o zastygłych grzbietach piany. Wyżej ciemniało granatowe niebo. Wydało mu się, że dostrzega na nim blade przebłyski gwiazd.

Jestem prawie na granicy stratosfery — pomyślał.

Wtem poczuł duszność i zawrót głowy. Przeraził się: co to jest?! Spojrzał na manometr: zero! Sięgnął do przełącznika. Przestawić na drugą baterię butli!

Udało mu się to bez trudu. Manometr znów wskazał ciśnienie i Szary poczuł w ustach wspaniały, nieporównany „smak" tlenu — „smak", którego mu odmawiają chemicy, a który mogą poznać tylko lotnicy i nurkowie w groźnych lub przełomowych chwilach swej pracy, w okolicznościach, których się nie zapomina.

„Trudno wymagać od przełącznika, żeby był całkowicie odporny na głupotę" — przyszło mu na myśl zdanie wygłoszone przez instalatora z SZD. — Ale cóż? Człowiek na wysokości dziewięciu tysięcy metrów z pewnością trochę głupieje... No, w każdym razie działa ta jego instalacja. Za to zakrętomierz zdechł; pewnie z zimna. Dobrze, że nie będzie mi potrzebny.

Szary ostatecznie zdecydował się na zakończenie lotu będąc na wysokości dziewięciu tysięcy dwustu metrów, gdy noszenie zanikło już całkowicie. Schodził w dół dość szybko, nurkując na otwartych hamulcach i od czasu do czasu zmuszał się do ziewania, aby wyrównać ciśnienie w uchu wewnętrznym. Ten prosty zabieg uchronił go od bolesnych objawów towarzyszących nagłemu wzrostowi ciśnienia zewnętrznego. Lecz gdy wylądował i spóbował wysiąść z kabiny, nogi istotnie odmówiły mu posłuszeństwa. Dwaj młodzi piloci z aeroklubu i kierownik techniczny wydobyli go stamtąd i niemal zanieśli do namiotu.

Inżynier Hajduk, zaniepokojony widokiem tego pochodu, wyszedł im naprzeciw.

— Co mu jest? — pytał z daleka.

— Byłem na trzeciej fali! — zawołał Szary. — Trochę zmarzłem.

Zdjęli mu futrzane buty i grube wełniane skarpety, po czym zaczęli rozcierać jego białe, posiniałe stopy.

— Inżynierze, barografy — powiedział krzywiąc się z bólu. — Tam powinno być dziewięć tysięcy metrów.

Jeden z meteorologów pokazał mu barogramkę.

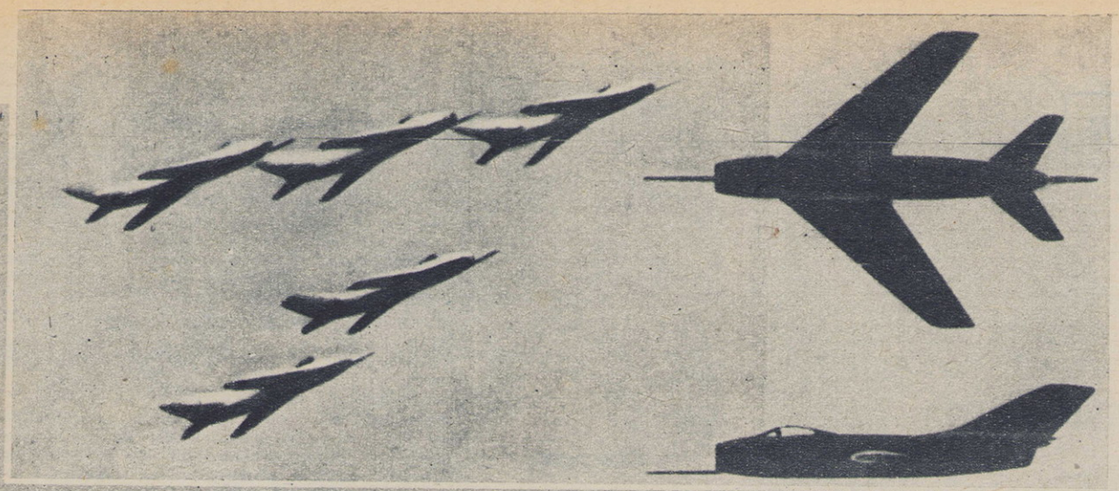
— Jest. Nawet trochę więcej. Cała szafa grała jak symfoniczna orkiestra!

Ktoś zapytał, czy Łankowski zaraz poleci.

— Poleci — odrzekł Hajduk. Halny się dopiero teraz rozdmuchuje.

Łankowski wszedł do namiotu, już gotowy do startu. Chciał się dowiedzieć o przebiegu lotu Szarego i pogratulować mu pierwszego diamentu. Wiedział już o pęknięciu „Pleri" wskutek niskiej temperatury, ale przede wszystkim zapytał o działanie instalacji tlenowej.

Szary odrzekł, że instalacja „chodzi" zupełnie dobrze. Potem zaczął opowiadać szczegółowo gdzie i jak „nosi", jakie trudności napotkał podczas przechodzenia z jednej fali na drugą i jaki jest rozkład temperatury.



RADZIECKIE *Myśliwce* ODRZUTOWE

Mjr inż. R. WINOGRADOW
Docent, Kandydat Nauk Technicznych

Inż. A. MINAJEW

CZTERDZIEŚCI lat temu, w 1915 roku, w Rosyjsko-Bałtyckiej fabryce wagonów został zbudowany pierwszy na świecie samolot myśliwski „RBWZ-16". Samolot zbudowała grupa rosyjskich uczonych, inżynierów i pilotów.

W ciągu 40 lat swego rozwoju lotnictwo myśliwskie poczyniło ogromne postępy. Podczas gdy pierwszy samolot myśliwski „RBWZ-16" posiadał maksymalną prędkość lotu 153 km/h, współczesne samoloty odrzutowe posiadają już prędkość lotu znacznie przewyższającą prędkość dźwięku. Od roku 1915 do 1933 w lotnictwie myśliwskim panował konstrukcyjny układ dwupłata usztywnionego ściągnami ze stałym podwoziem. Przeciętny roczny przyrost maksymalnej prędkości lotu dla tego typu myśliwca wynosił około 10 km/h. W okresie od roku 1933 do 1945 samolot myśliwski przyjmuje kształty wolnonośnego jednopłata ze stałym podwoziem. Pierwsze szybkie samoloty jednopłatowe „I-14" i „I-16" zostały zbudowane w roku 1933. Przeciętny roczny wzrost prędkości samolotu na tym etapie wynosił 30 km/h.

Pierwsze typy radzieckich myśliwców odrzutowych dały przeciętny roczny wzrost maksymalnej prędkości lotu o 50 km/h. W okresie lat 1940—1945 maksymalna prędkość seryjnych samolotów myśliwskich z zespołem śmigło-silnikowym zwiększyła się od 600 do 780 km/h, przy jednoczesnym wzroście mocy silników od 1 050 do 2 500 KM. Przeciętny roczny wzrost prędkości wynosił więc około 30 km/m, przy jednoczesnym wzroście mocy silników przeciętnie o 250 KM. Dalsze podnoszenie mocy silników doprowadziło do poważnego wzrostu ciężaru szybkich samolotów, głównie wskutek powiększenia ciężaru silników.

Zbudowane przez radzieckich uczonych i konstruktorów różnorodne typy silników odrzutowych przy swym stosunkowo małym ciężarze i niezwykle prostej konstrukcji dały możność uzyskania dużego ciągu.

Na rysunku pokazany jest wykres ilustrujący przeciętne roczne zmiany ciężaru w locie dwupłatowego samolotu myśliwskiego; nie przewyższały one 45 kG. Wraz z przejściem do konstrukcji samolotów jednopłatowych z silnikami tłokowymi, roczny przyrost wynosił przeciętnie już 210 kG, a więc znacznie więcej. Natomiast dla samolotów z silnikami odrzutowymi przyrost ten nie przewyższał 200 kG rocznie, mimo że równocześnie następował bardzo szybki wzrost prędkości lotu. Na rysunku widać wyraźnie, jak gwałtownie zmniejszały się obciążenia (w kilogramach ciężaru w locie) na 1 KM mocy silników samolotów odrzutowych w latach 1910—1950.

Zbudowanie nowych, szybkich samolotów z silnikami odrzutowymi byłoby niemożliwe bez nagromadzenia ogromnych doświadczeń naukowych, technicznych i produkcyjnych, jakie zdobył radziecki przemysł lotniczy w pierwszym okresie swego rozwoju.

Prace nad zaprojektowaniem i budową pierwszych odrzutowych silników i samolotów zaopatrzonych w urządzenia odrzutowe rozpoczęto w Związku Radzieckim jeszcze w latach przedwojennych. Już podczas pierwszej 5-latki zgodnie z uchwałą rządu radzieckiego zostały utworzone Ośrodki Naukowo-Badawcze w dziedzinie techniki odrzutowej, w których pracowali W. P. Wietczinkin, M. K. Tichonrawow, F. A. Cander i wielu innych uczonych. W latach 1930—1933 inżynier Cander zbudował i wypróbował silniki rakietowe na paliwo płynne OR-1 i OR-2, które były przeznaczone do wbudowania w samolocie.

W latach 1934—1935 radzieccy inżynierowie przeprowadzili niezwykle ciekawe prace w zakresie budowy przyśpieszaczy odrzutowych dla samolotów tłokowych. Przyśpieszacz odrzutowy — było to urządzenie składające się z sześciu rakiet prochowych rozmieszczonych symetrycznie z każdej strony samolotu. Kolejne lub jednoczesne włączenie rakiet pozwalało na bardzo poważne zwiększenie prędkości samolotu myśliwskiego podczas startu dla szybszego wznoszenia oraz w walce.

Przyśpieszacze odrzutowe zostały zabudowane w jednym z wariantów myśliwca „I-4". Należy podkreślić, że „I-4" był pierwszym samolotem myśliwskim zaopatrzonym w kombinowane urządzenie napędowe. Tego rodzaju próbne urządzenia pojawiły się za granicą dopiero później.

W latach przedwojennych przeprowadzone były również próby z samolotami myśliwskimi, posiadającymi obok zasadniczego silnika tłokowego dodatkowe silniki odrzutowe. I tak na przykład w styczniu 1940 roku odbyły się próby myśliwca „I-15 bis", posiadającego dwa dodatkowe przelotowe silniki odrzutowe umieszczone pod skrzydłami. Podobne próbne loty wykonano również na samolotach „I-153" i „JAK-7". Doświadczenia te wykazały, że przez zastosowanie dodatkowych silników odrzutowych wspólnie z silnikami tłokowymi, można zwiększyć prędkość lotu o 10—15%.

W latach 1938—1940 najczęściej używanym typem silnika odrzutowego był silnik rakietowy na paliwo płynne. W okresie tym z silnikami odrzutowymi przelotowo-sprężarkowymi prowadzone były jedynie prace eksperymentalne. Dlatego też pierwszymi silnikami lotniczymi były silniki rakietowe na paliwo płynne (SRP).

Początkowo do prób lotniczych z SRP wykorzystywane były zwykłe samoloty i szybowce. Na przykład w latach 1939—1940 szeroko prowadzone były badania szybowca z napędem rakietowym.

W roku 1939 zbudowany został według projektu inżyniera Duszkina ciekawy silnik rakietowy. Poważne zalety tego nowego silnika spowodowały, iż po pierwszych próbach zadecydowano o zabudowaniu go w samolocie lub w szybowcu. Postanowiono dla prób lotniczych umieścić silnik Duszkina na szybowcu zaprojektowanym przez S. P. Korolewa, co zostało dokonane w październiku 1939 roku. Praca silnika na ziemi odbywała się przy bezpośrednim udziale pilota W. P. Fiodorowa, który następnie przeprowadził również próby w powietrzu. Podczas tych prób szybowiec był holowany przez samolot na rozmaite wysokości, a następnie po odczepieniu rozpoczynał samodzielny lot.

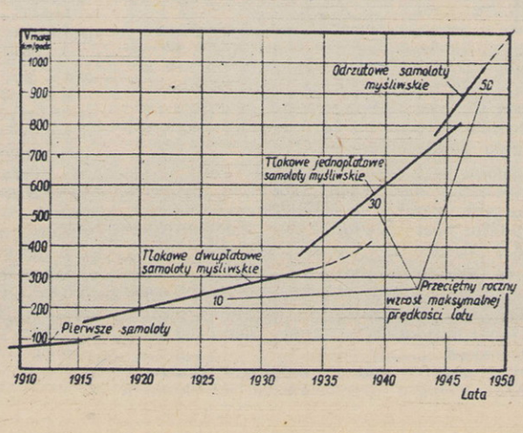
W lutym 1940 roku, podczas jednego z próbnych lotów, pilot Fiodorow po odczepieniu się od samolotu holującego na wysokości 2 000 m włączył silnik rakietowy. Po wykorzystaniu całego zapasu paliwa Fiodorow wylądował na swoim lotnisku. W okresie późniejszym silnik Duszkina w udoskonalonej formie umieszczany był na licznych radzieckich samolotach odrzutowych.

Silniki te, umieszczane na szybowcach Korolewa i innych, posiadały bardzo mały ciężar rzędu 300—400 kG, a prędkości tych szybowców nie przewyższały prędkości samolotów z silnikami tłokowymi. Próby powietrzne pierwszych silników rakietowych umieszczonych na szybowcach sprzyjały zdobyciu doświadczeń w ich eksploatacji i wykazały możliwość odbycia lotu na samolocie z podobnym urządzeniem napędowym.

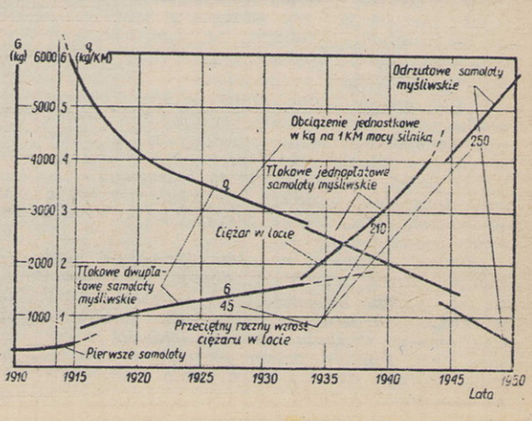
Latem 1940 roku odbyły się w Niemczech próby z bezogonowym szybowcem typu „DFS-194", na którym został umieszczony silnik rakietowy. Po próbach tych wszystkie prace i badania w tym zakresie zostały powierzone zakładom Messerschmitta. Szybowiec „DFS-194" otrzymał nową nazwę: „Me-163A", a następnie w latach 1943—1944 został przerobiony na samolot myśliwski „Me-163B".

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Rys. 1. Wykres obrazujący roczny wzrost maksymalnej prędkości lotu myśliwców.



Rys. 2. Wykres ilustrujący przeciętne roczne zmiany ciężaru w locie dwupłatowego samolotu myśliwskiego.



CHIŃSKIE REPORTAŻE (4)

KRZYSZTOF DONIGIEWICZ
Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski"

„WOLNY DZIEŃ"

Instruktor pierwszej grupy szkolnej Bernard Kopicki (pierwszy z prawej) wyjaśnia swemu chińskiemu uczniowi zasady wykonywania lotu prostego.

JEST jeszcze zupełnie ciemno, kiedy rozlega się basowy dźwięk dzwonu ogłaszający pobudkę. Za chwilę w kierunku hangaru biegną grupki ludzi poprzedzane snopami promieni elektrycznych latarek. Przed hangarem i wewnątrz niego nie mamy na razie światła elektrycznego. Przy wyhangarowywaniu sprzętu rozlegają się krótkie i zwięzłe słowa komendy. Towarzysze chińscy sami już dokonują przeglądu maszyn i ich odbioru.

Na płycie przedhangarowej w kolejności lotnych grup widać szybowce, wyciągarki, ściągarki

— Mimbe? (Rozumiesz?) — pyta Chińczyka instruktor trzeciej grupy szkolnej Zdzisław Przyjemski.

i samochody, stoją ludzie odpowiedzialni za ich stan, za przygotowanie do eksploatacji. „Szef sztabu", jeden z uczniów IV grupy, odbiera raport o stanie ludzi i gotowości sprzętu do lotów. Wszystko skrzętnie notuje, aby mógł dokładnie powtórzyć jednemu z towarzyszy z kierownictwa Szkoły, pełniącemu dyżur.

Rozkaz: Do zajęć! — i wszyscy grupami rozchodzą się. Komendę nad całością przejmuje **kol. DERKOWSKI.** Szybko rozstawiamy wyciągarki i znaki startowe. Instruktorzy wykonują pierwsze loty. Jest już zupełnie jasno — dzień. Można rozpocząć szkolenie. Poranne, świeże i czyste powietrze trzeba w pełni co do sekundy wykorzystać, bo z każdą minutą rośnie temperatura, osłabia ludzi i silniki wyciągarek, odmawiających posłuszeństwa, kiedy termometr zaczyna wskazywać 40°—60° w słońcu. Gołą ręką nikt ciężarka „ABC"-kowi nie założy. Dlatego też na starcie chłopcy pracują pełną parą. Wszystko jest dokładnie zorganizowane i obliczone. Gorącej przegotowanej wody wciąż jest za mało. Jest ona jedynym lekarstwem w czasie upałów. Wypijamy jej niesamowite ilości. O wodzie zimnej i nieprzegotowanej nikt z nas nawet nie myśli, bo by nam wcale nie smakowała. Zdążyliśmy już zaopatrzyć się w specjalne małe termosy, z którymi obiecujemy sobie nie rozstawać się w kraju.

Willisem od grupy do grupy, z lotniska na lotnisko (ponieważ loty odbywają się na dwóch lotniskach odległych jedno od drugiego o 6 km) pędzą to kierownik wyszkolenia, to któryś z naszych. O, proszę, jest tow. **SZAFRAŃSKI,** ale tak to my go tylko nazywamy, gdyż dla Chińczyków jest on „Tomaszem". Biegnie właśnie do niego ściągarkowy, bierze za rękę i mówi: „Ici łouba Ryś pu-no" („Ryś" źle pracuje). Za chwilę wszystko jest w porządku i roześmiany Chińczyk mówi: „Ryś hen-ho" — „Ryś bardzo dobry".

Tymczasem w naszych „warsztatach", mieszczących się w wielkich skrzyniach po szybowcach, niestrudzenie pracują tow. **KUPRYJANOWICZ i KROMHOLC.** Pomimo prymitywnych warunków potrafili oni tak zorganizować sobie zajęcia i tak pracować, że sprzęt zawsze gotowy jest do lotów. Jest jeszcze „Słazika", czyli po polsku Steliga, główny nasz monter. Ten dwoi się i troi, jest go wszędzie pełno, i pod szybowcem i w szybowcu. Lubimy i cenimy go tu wszyscy. Kolega Steliga jest z krośnieńskich warsztatów i każdy transport szybowców stamtąd dla nas zawsze zawiera coś słodkiego i przyjemnego, chociażby... pół ściany skrzyni pozdrowień, za co tu w tym miejscu **STELIGA dziękuje i wzajemnie przesyła pozdrowienia.**

A loty trwają dalej. Prezentuję instruktorów: Grupa I — **instr. KOPICKIEGO** („Jeszcze kilka słów i wyjaśnień przed lotem nie zaszkodzi" — ma zwyczaj mówić). Sam czuje się dobrze. **Tęskni za Lisimi Kątami. Przesyła kochanej mamie pozdrowienia.** Grupa II — **instr. KAMOŚ** (po chińsku Kamosie). Wszyscy uważają go tu za Chińczyka, gdyż jest taki sam czarny, jak oni. Za chwilę właśnie zameldue grupę na starcie. **Ma pretensje, że koledzy z Poznania i inni nie odpisują na jego listy.** Grupa III — **instr. PRZYJEMSKI.** Chociaż marsową ma minę, uczniowie

Wielkie chwile w życiu szkoły: dowódca naczelny Chińskiej Armii Ludowej gen. Peng Teh-huei z wizytą w Czantiakou. Na zdjęciu: gen. Peng Teh-huei dziękuje instruktorowi Jerzemu Derkowskiemu za popisową akrobację na szybowcu.

Zdjęcia autora (3)

lubią go bardzo, tylko mają kłopot z wymawianiem nazwiska, więc chcąc go nazwać używają często jego zewnętrznych przywar. Czeka teraz z niecierpliwością na żagiel nad górkami przy lotnisku. Grupa IV — **instr. PAWLIKIEWICZA** — złośliwi twierdzą, że wygrał, bo ma grupę zaawansowanych, ja jednak twierdzę, że to okaże się na końcu. Często śpiewa „o niebieskich tramwajach" i prędko mówi. **Ma wątpliwości czy Tadzio Rejniak o nim nie zapomniał.**

Siergiej uczy nas po chińsku, a my jego po polsku. Zdaje się, że postępy są. Poza tym Derkowski — „Jura" (tak został wpisany do księgi pamiątkowej i figuruje we wszystkich wykazach) codziennie musi kogoś nabrać. Zresztą znamy go przecież z tego wszyscy.

Zbliża się koniec lotów, schodzimy ze startu. Upał daje się we znaki — poznać to po ludziach. Przed wieczorem polatamy jeszcze, wykorzystamy jego chłód.

SZEŚĆ LAT CHIŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWEJ

Przed sześciu laty w dniu 1 października 1949 r. uroczyście proklamowana została w Pekinie Chińska Republika Ludowa. Dzień ten przypieczętował ostateczne zwycięstwo jakie naród chiński pod kierownictwem Komunistycznej Partii Chin odniósł w rewolucji ludowej wymierzonej przeciwko imperializmowi i feudalizmowi. Proklamując Republikę Ludową, potężny 600 milionowy naród wyzwolił się z długowiecznej niewoli, stając do nowego życia i walki o postęp i pokój światowy obok Związku Radzieckiego, państw demokracji ludowej i wszystkich narodów dotąd uciskanych.

Pozdrawiamy serdecznie z okazji wielkiego święta naród chiński, naszego potężnego sojusznika, z którym nawiązujemy coraz mocniejsze więzy współpracy, czego wyrazem jest m. in. pobyt polskiej grupy instruktorów szybowcowych w Chinach, uczących młodzież chińską latania.

Na zdjęciu: Pasażerowie opuszczają samolot chińskich linii lotniczych po odbyciu lotu z Szanghaju do Pekinu.

Foto: China Reconstructs

SZYBOWCOWY MARATON

MOGŁOBY się zdawać, że skoro pilot szybowcowy ma na swym wyczynowym koncie zanotowanych kilka przelotów o pokaźnych długościach po 100, 200 czy nawet 300 km, to wykonanie przelotu zaledwie czterdziestokilometrowego nie powinno mu sprawić żadnej trudności. Czyż zatem można się dziwić, że gdy we wtorek 6 września na porannej odprawie zawodników profesor Humen ogłosił, że zadaniem dnia będzie przelot 4 razy po 10 km pomiędzy szczytami Kiczera i Magurka, wielu z zawodników, szczególnie tych „z kilometrami", uśmiechało się lekceważąco: „Phi, co to dla nas..." Tymczasem kilka następnych godzin pokazało, że zadanie wcale nie należało do najłatwiejszych. Trudność jego wyrosła ze specyfiki gór.

Przelot 4×10 km jest tradycyjną konkurencją Żaru. Trasa jego zawiera się między szczytami Kiczera i Magurka, z których pierwszy leży w odległości 2 kilometrów od budynku „meteo" i jest wschodnim zakończeniem grzbietu, na którym leży szybowisko, zaś drugi leży po drugiej stronie jeziora Porąbkowskiego w odległości 8 km na zachód od Żaru.

Po raz pierwszy ten „maraton szybowcowy" rozgrywany był w r. 1948 w czasie Krajowych Zawodów Szybowcowych, a później powtarzany był podczas Zawodów Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej w r. 1949. Doświadczenia obu tych konkursów wykazały ponad wszelką wątpliwość, że mimo małej długości przelot ten wcale nie jest zbyt łatwy do wykonania i uzyskanie na nim prędkości średniej powyżej 50 km|h, szczególnie przy zachodnim wietrze, jest poważnym sukcesem. Tadeusz Góra osiągnął w 1949 r. 85,7 km|h.

Zadanie zawodnika wykonującego żarowski przelot 4×10 km polega na tym, by po zameldowaniu się nad taśmą startu lotnego (zwykle wykładanego przed budynkiem „meteo") przelecieć czterokrotnie trasę przelotu, meldując się po dwa razy na każdym z punktów kontrolnych i zakończyć przelot ponownym nalotem na taśmę. Zadanie to wykonane ma być w możliwie krótkim czasie, gdyż punktowana jest prędkość przelotowa. Regulamin zwykle określa minimalną punktowaną prędkość przelotu, sposób meldowania nad punktami kontrolnymi i taśmą startu oraz wysokość tego meldowania. Regulamin I Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów mówił o minimalnej prędkości Vmin — 15 km|h, o meldowaniu przez pełne okrążenie punktu kontrolnego i o nalocie na taśmę z lotu prostego. Wysokość meldowania wynosić miała max. 600 m nad szczyt Żaru. Te postanowienia regulaminu na pamięć wykuć musiał każdy zawodnik i każdy komisarz sportowy.

A propos komisarzy sportowych. Nie mają oni na Żarze łatwej pracy. Zawodnik gdy nie ma konkurencji, odpoczywa. Komisarze muszą każdego dnia obsadzić punkty kontrolne, a to często wymaga od nich umiejętności górskiej wspinaczki.

Marzeniem komisarzy sportowych na Żarze jest śmigłowiec. Ta maszyna, umożliwiająca szybkie wysadzanie komisarzy w najbardziej nawet niedostępnych miejscach, bedzie musiała w przyszłości wejść w skład normalnego wyposażenia Mistrzostw, tak jak dziś wchodzą samoloty „CSS-13" i samochody. Na razie, wobec braku śmigłowca, obsadzanie punktów na Kiczerze i Magurce odbywa się piechotą.

Dobrze jest widać wyścig między Kiczera a Magurką z obu punktów krańcowych. Najlepiej jednak obserwować go z dachu budynku „meteo". Widać stąd doskonale start, całe zbocze Żaru, obydwa punkty kontrolne, taśmę startu lotnego i mety i wreszcie — co też nie jest bez znaczenia — wspaniały krajobraz doliny Soły, stanowiącej scenę dzisiejszej konkurencji Mistrzostw. Taśma startu lotnego leży u naszych stóp. Szybowce nadlatywać mają na nią sponad białego prostokąta wyłożonego o 150 metrów w kierunku na północ od taśmy.

Jest godzina 10.48. Ze startu wystrzeliwuje pierwszy szybowiec. Jest to żółta „Mucha-100". Wojtka Matonoga z Bielska. W ślad za nim w powietrze wychodzą nastepni: Girulski, Kepka, Kaczmarek Kołodziej i inni. Wieje południowy wiatr, umożliwiający żagiel zboczowy i wszystkie szybowce defilują przed nami, nie odchodząc od zbocza. Robi się ciasno. Nie widać jednak warunków na uzyskanie większej wysokości, która umożliwiałaby wyjście którejś z maszyn na trasę przelotu.

Aż wreszcie...

„PKO" nad mijanką robi swoje. Gdzieś koło godziny 13 zdecydowane położenie w krążenie 6 szybowców sygnalizuje nam, że oprócz zboczówki zaczyna się i termika. Rzeczywiście. Sześć „Much", które przez naszą lornetę rozpoznajemy jako pilotowane przez Michalskiego, Gintrowskiego, „Czaszkę" Szyfkiewicza, Wawrzyniaka, Girulskiego i Pieczewskiego, szybko zdobywa wysokość, melduje się kolejno nad taśmą startu i rusza na szlak. Pogoda w tym momencie sprzyja. Słońce, które dotychczas zasłonięte było białą mgiełką, grzeje teraz „na całego". Nad Żarem wykwitają białe cumulusy.

Szóstka szybowców po zameldowaniu nad taśmą rozprasza się. Jedne nie tracąc czasu ruszają na Kiczerę lub na Magurkę, drugie wracają do nabierania wysokości w krążeniu. Która taktyka da lepszy rezultat? Odpowiedź na to pytanie udzieli najbliższa godzina. Na razie obserwujemy inne szybowce praktycznie nabierające wysokości w różnych miejscach doliny i... walczymy z inwazją mrówek latających, których wielki rój obrał sobie nie stąd, ni zowąd dach „meteo" na teren godów. Godów, na których jadłem jesteśmy my. O godzinie 13,31 na taśmę nurkuje „Mucha" SP-1464. To warszawiak Kołodziej. Po zameldowaniu odchodzi w stronę Magurki. Tracimy ją z oczu i znów zabieramy się do wojny z mrówkami.

W 10 minut po przelocie Kołodzieja obserwujemy, jak nad taśmę zbliżają się nowe szybowce. Będą się meldować. Pochylamy się nad lornetą, ściskamy w rękach ołówki i zegarki. Pierwszy z wielkim świstem melduje się na taśmie numer SP-1087. To Pieczewski z Łodzi, jako pierwszy kończący przelot. Za nim Kaczmarek i Kępka i wreszcie melduje zakończenie przelotu Wawrzyniak.

Od tej chwili na taśmę niczym żarłoczne jastrzębie co chwilę spadają nowe szybowce. Trudno już stwierdzić, które z nich zaczynają przelot, które kończą. Jedno tylko jest pewne. Nie wszystkim pilotom udaje się wykorzystać dzisiejszą kapryśną termikę i rozgrywać przelot. Wielu zawodnikom, mimo kilkakrotnych startów, nie udaje się nic i „dojrzewają" systematycznie u stóp Żaru, a wielu ląduje po wykonaniu tylko części zadania.

Pomału z powietrznej areny nad doliną znikają aktorzy — piloci na swych „Muchach". Jeszcze tylko sześciu, jeszcze tylko czterech i wreszcie tylko dwóch — Kaczmarek i Majewski — bohatersko trwają w zamierających nosceniach. Wreszcie i oni muszą lądować.

Tak więc już po wszystkim. Po dwóch dniach nielotnych juniorzy rozegrali wreszcie swój pierwszy bój. Wbrew początkowym przewidywaniom był on trudniejszy niż przypuszczano. Wieczorem, po prowizorycznym obliczeniu wyników, okazało się, że zaledwie trzem pilotom — Pieczewskiemu, Wawrzyniakowi i Kaczmarkowi — udało się wykonać zadanie w całości, ośmiu pilotom — częściowo, a pięciu nie udało się w ogóle wyjść na szlak. Z pięknej wyczynowej strony zaprezentował się reprezentant Krakowa Wawrzyniak, który mimo trudnych warunków jako jedyny wykonał zadania dwukrotnie. Tajemnicą tego miłego chłopca zostanie w jaki sposób potrafił osiągnąć w obu przelotach identyczną prędkość przelotową (48 km/h).

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

DO ATAKU NA WYSOKOŚĆ!

RANEK dnia 8 września wstał uroczy. W baraku mieszkalnym na Żarze zapanował ożywiony ruch. Wszystko wskazywało na to, że dziś konkurencja będzie „murowana". W nocy padał silny deszcz — nad okolicą przeszła burza termiczna, odświeżając w wyładowania. Powietrze po przejściu burzy nabrało wspaniałego aromatu.

Po dniu wczorajszym, kiedy to na panewce spaliło rozegranie dwóch konkurencji (nie doszedł do skutku trójkąt 55,5 km, a potem przelot dwustronny powrotny Żar—Bielsko—Żar wskutek braku silniejszych noszeń), załoga Żaru intensywnie szykowała się do nowej konkurencji.

O 9 było już wiadomo, jaka to będzie konkurencja: suma trzech przewyższeń, liczona do podstawy chmur. Raźno wzięli się piloci do przygotowania barografów, a mechanicy sprawnie transportowali szybowce z hangaru na start. Pięknie rozbudowujące się cumulusy zapowiadały dobre noszenia. Temperatura z kreski na kreskę na termometrze znaczyła swój zwycięski pochód, sprawiając, iż i tak już brązowe torsy pilotów i mechaników poczęły przybierać barwę ciemnego orzecha. Co za słońce, zupełnie jakby to był czerwiec lub lipiec! Rzeski wiaterek chłodził przyjemnie twarze. Widoczność wspaniała, jak okiem sięgnąć.

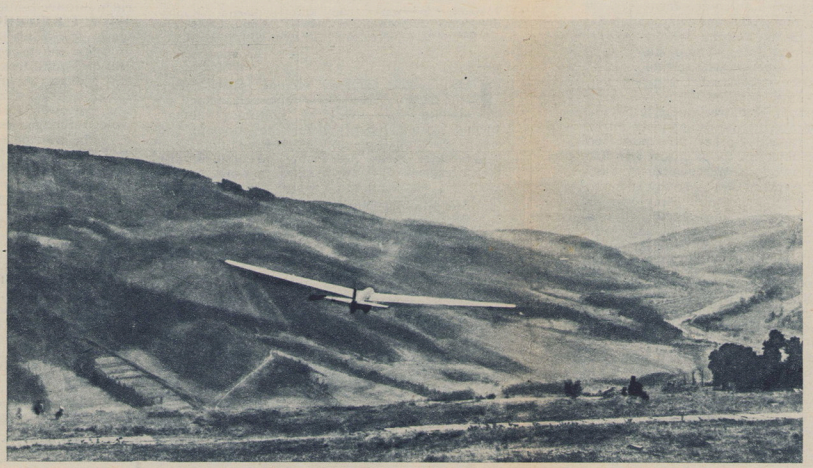
Zaczynamy. Jest godzina 11.00. Kierownik Mistrzostw prof. Humen, w roboczym kombinezonie (zrzucił go potem z ramion — za gorąco!), osobiście kieruje pracą na siarcie. Jak go słuchają — warto popatrzeć, każde jego słowo młodzi zawodnicy przyjmują z największą uwagą i szacunkiem. Autorytet tego człowieka wśród szybowników jest zastanawiająco wielki. Kierownik techniczny Mistrzostw Władysław Janica energicznie, z precyzją i szybko dyryguje kadrą techniczną złożoną z młodych mechaników, gwarantując płynny dopływ szybowców na start. Już nawet zupełnego laika zadziwia świetne funkcjonowanie tej wielkiej machiny, którą zwykle określamy jako „stronę techniczną" zawodów.

I oto instruktor Bodnar (kierownik wyszkolenia szkoły na Żarze) wypuszcza już pierwszego zawodnika w powietrze. W dzisiejszej kolejce startów pierwszym jest Wojciech Matonóg z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Do godziny 11.19 ruszyli ze szczytu Żaru w powietrze Zbigniew Girulski i Eligiusz Wawrzyniak. Wiatr zaczyna słabnąć. O 11.31 startuje jeszcze Franuś Kepka i... kierownik Mistrzostw wydaje decyzję przeniesienia startu z południowego zbocza na północne. Wiatr, kapryśnik, zmienił kierunek dmuchania.

Komisarze sportowi na „meteo" przenoszą wielką lornetę na drugą stronę dachu. Stąd lepiej obserwować. Szybowce jeden za drugim idą w powietrze. Wiążę na wieżyczkę „meteo" i z ciekawością przyglądam się wyskakującym w dolinę maszynom. Rozpoznaję przez lornetkę twarze pilotów w kabinach, gdy w skupieniu czekają na sygnał startu: Zimmer, Maluty, Szyfkiewicz...

Wychodzą ze startu nad las, wykonują zakręt w lewo, przelatują nad „przegibkiem" w stronę jeziora, próbują krążyć w słabiutkich prądach wznoszących, aby... po niezbyt długo trwających usiłowaniach złapania komina termicznego kierować się, niestety w stronę lądowiska. Nie wychodzi, psiakość.

Startujący o 12.40 Kaczmarek obmyślił inną taktykę. Pruje szybko przez „przegibek", mija w poprzek jezioro, wychodzi nad Międzybrodzie Bialskie. Próbuje znaleźć noszenie nad gospodą ludową przy skrzyżowaniu dróg — bez skutku, leci nad kościół — bez skutku, nad plebanią trochę go kopnęło do góry... i znów nic. (Noszenia tak słabe, że piloci nie mogą się w ogóle zaczepić). Niedługo ambitny poznaniak musi dać za wygraną i sunie do lądowania.



A tymczasem Bodzio Wodzyński (reprezentant Szczecina), który opuścił Żar o 12.49, jednak złapał komin w okolicach mijanki na linii wyciągu elektrycznego (słynne „PKO" żarowskie). Krąży w nim pracowicie, wyraźnie zyskuje na wysokości. Dołączył do niego w parę minut potem Jurek Michalski (Warszawa). Obaj, jeden nad drugim, maleją w oczach.

Obserwuję teraz piękny widok. Na skraju jeziora, na północ od „meteo", krąży w słabym kominku Wawrzyniak. Coś urzekającego musi być w tym krążeniu, gdyż oczy wszystkich kierują się w stronę „Muchy" Eligiusza. Zyskuje metr po metrze wysokości, po mistrzowsku prowadząc maszynę. Fachowcy, starzy weterani Żaru z zadowoleniem analizują technikę krążenia tego chłopca: jest bez zarzutu, mało: jest pierwszorzędna. — Ma bardzo dobre zadatki na wyczynowca dużej klasy, sądząc po tym co widzę, no i choćby po wczorajszych wynikach — mówi jeden z grupy widzów, stary wyczynowiec i znawca techniki pilotażu szybowcowego. Wawrzyniak tymczasem porzuca dotychczas eksploatowany komin i szybko kieruje się do komina, w którym są już: Wodzyński, Kępka i Michalski. Jest już godzina 13.27.

Upał wzmaga się. Czuję, że skóra na rękach i twarzy zaczyna swędzić i piec. Formalnie — smażymy się jak na patelni. Ale to nic, ważniejsze jest, że chłopcy w powietrzu podzielili się już wyraźnie na dwie grupy: mniejszą, złożoną z paru tylko szybowców, które mają już około 1000 metrów wysokości i większą — której członkowie nie mogą wyjść wyżej po upragnione przewyższenie. Słychać, jak komisarze sportowi na dachu „meteo" żmudnie i wytrwale identyfikują ledwo, ledwo widoczne (nawet przez lornetki) numery maszyn tej pierwszej grupki.

Przyklejona do zbocza Jaworzyny, poniżej poziomu Żaru, już od dłuższego czasu ósemkuje jakaś biała „Mucha". Z początku nie zauważana w obliczu swych wysoko już krążących towarzyszek, teraz zaczyna zwracać na siebie uwagę swą mrówczą pracowitością w nie dającym rezultatu „żebraniu". — Przecież ona już tak piłuje od półtorej godziny! — mówi nagle jeden z komisarzy. Rzeczywiście, zgadza się. Łapię ją na szkła lornetki i okazuje się, że ma na sterze numer 6. To Józef Pieczewski, jedyny reprezentant Łodzi. Przez następne pół godziny sytuacja Józka nie zmienia się: nie trafia na noszenia, które by mu dały choć parę metrów więcej wysokości. Nie rezygnuje jednak ani na sekundę z lotu, walczy z całą zajadłością o centymetry już, a nie metry. Obserwujemy go z bijącymi sercami, życząc w duchu pomyślności. Wiemy, jak to strasznie trudno wytrwać przez dwie godziny w zażartej, bezpardonowej walce o wysokość, latając cały czas na małej, bardzo małej wysokości.

Po dwóch godzinach „Mucha" Pieczewskiego podchodzi spokojnie do lądowania. Józek pokazał kolegom, co to jest serce do walki, co to znaczy ambicja sportowca-lotnika. Na wieczornej odprawie pięknie mówił o nim prof. Humen, stawiając go wszystkim uczestnikom Mistrzostw za wzór sportowej wytrwałości.

*

Jest już wieczór. Znamy już wynik konkurencji. Pierwsze miejsce za uzyskanie największej sumy trzech przewyższeń zdobył Eligiusz Wawrzyniak, dystansując o 25 pkt. Bogusława Wodzyńskiego. Trzecie miejsce zajął Franek Kępka, czwarte Jurek Michalski, piąte Przemysław Golba. Tych pięciu zawodników spełniło całkowicie warunki konkurencji, wykonując po trzy regulaminowe przewyższenia. O kolejności ich miejsc zadecydowała suma tych przewyższeń. Pozostali piloci nie uzyskali w ogóle punktów, nie będąc w stanie wykonać pełnych trzech przewyższeń.

Konkurencja dzisiejsza wprowadziła duże zmiany w dotychczasowej punktacji. Na pierwsze miejsce wyszedł teraz Wawrzyniak, mając wielką przewagę nad drugim — Kępką (o 761 pkt), trzecie miejsce zajął Wodzyński. Pieczewskiemu przypadło miejsce czwarte, na piąte wywindował się Michalski. Trudno być prorokiem, ale już dziś można wytypować, kto może z całym powodzeniem pretendować do zajęcia czołowego miejsca w Mistrzostwach. Jest kilku pilotów, którzy znacznie wyróżniają się od swych kolegów umiejętnościami pilotażowymi, wytrwałością, taktyką i owym „nosem", który bardzo się przydaje podczas szukania najbardziej korzystnych warunków dla wykonania konkurencji. Opinia jest zgodna: z czuciem latają Wawrzyniak i Pieczewski, niebezpieczni mogą być Michalski, Wodzyński, Kępka, Sobieszczański. Inni — albo są słabsi, albo... nie zdążyli jeszcze pokazać swych możliwości.

Zobaczymy, czy pokażą je w następnej konkurencji. I tym od góry tabeli, i tym z dołu — życzymy jednakowo: najlepszych noszeń, koledzy!

Józef Pieczewski
I miejsce

Jerzy Michalski
II miejsce

B. Wodzyński
III miejsce

TYLKO JEDEN DOLECIAŁ

HISTORIA szóstego dnia Mistrzostw, tj. piątku 9 września, jest — jeśli spojrzeć na nią od strony wyników uzyskanych przez zawodników — wyjątkowo krótka. Tylko jeden pilot: Zbigniew Girulski z Aeroklubu Wrocławskiego wykonał zadanie dnia — przelot docelowo-powrotny na trasie Żar — Aleksandrowice — Żar. Tylko on jeden zdołał przebić złośliwą warstwę inwersji, sprytnie i szybko wykorzystując silny komin nad południowo-zachodnim zboczem Żaru. Ci, którzy nie potrafili tego uczynić, męczyli się cały dzień nadaremnie, „pędzlując" po wszystkich zakątkach okolicy w poszukiwaniu dość silnego wznoszenia, które by wyniosło ich na wysokość umożliwiającą rozpoczęcie przelotu.

Od godziny 10.30, tj. od chwili otwarcia startu, kolejno wszyscy zawodnicy czynili wysiłki w celu zaczepienia się. I jak nie udało się to pierwszemu z kolejki Frankowi Kępce, tak samo gorycz rychłego lądowania u podnóża Żaru musieli przeżyć startujący po nim Pieczewski, Wodzyński, Wawrzyniak, Matonóg, Zimmer, Sobieszczański...

Jednym słowem — cała czternastka. Czternastka! Bo piętnasty w kolejce, Girulski, jednak zaczepił się, startując o godzinie 13.20.

...Widzimy go teraz nad Żarem. Pierwszy to dzisiaj wypadek, aby szybowiec wyszedł nad poziom startu, i to już dość wysoko. Podczas gdy na dole pracują w pocie czoła nad uzyskaniem wysokości Wawrzyniak i Kaczmarek, gdy widać schodzących do lądowania Michalskiego, Malutego, Kołodzieja i Majewskiego, Girulski przeniósł się trochę na północ od Żaru i krąży zażarcie, szturmując hamującą wznoszenia warstwę inwersji.

Już jest wyżej, jeszcze wyżej i jeszcze... Opuścił dotychczasowe miejsce krążenia i wali na wschód. Ma już z 800 m nad start, może więcej. Skręca znów na północ, krąży, zyskuje wysokość w silnym kominie. Przechodzi nieco na zachód i... z dachu „meteo" słychać potężny gwizd powietrza. Pikuje na taśmę. Patrzymy na zegarki: godzina 13.42.

Przez 8 minut Girulski zarabia jeszcze wysokość i o 13.50 zdecydowanie rusza na szlak przelotu. Długo obserwujemy go przez lornetki. Nad grzbietem Magurki, osiem kilometrów stąd, błyszczy lakierem skrzydeł w krążeniu. Jeszcze trochę go widać... Znika.

Od godziny 14.00 uwięzieni na Żarze piloci uparcie próbują szczęścia, lecz nadaremnie. Widać przez szkła lunety jak zebrani w sobie, przyczajeni siedzą w kabinach „Much", nie rezygnując do końca z walki o wysokość. Żadnemu z drugiej kolejki startów nie udaje się zyskać upragnionych metrów nad poziom Żaru, aby można było przelecieć taśmę startu lotnego...

Godzina 14.30 — od północnego-zachodu ukazuje się maleńki punkcik. To Girulski wraca znad Aleksandrowic! 14.33 — spada jak jastrząb na taśmę, aż gwizd rozlega się w około. Przeleciał!

Długo jeszcze latał, szczęśliwiec, nad Żarem, Kiczerą i okolicznymi szczytami. Godzina zaleconego lądowania ściągnęła go wreszcie do stóp Żaru, pełnego zadowolenia z odbytej konkurencji.

*

Wykonanie zadania przez jednego choćby zawodnika — to znaczy... zamęt w punktacji. Po podliczeniu wyników okazało się, że Girulski wyszedł na trzecie miejsce, po Wawrzyniaku i Kępce, dystansując o 15 pkt. Bogusława Wodzyńskiego, który nie zdołał się utrzymać na ciężko wywalczonej pozycji. Trzynasty numer konkursowy Girulskiego okazał się szczęśliwy, przynosząc mu zwycięstwo w konkurencji dnia i trzecie miejsce w ogólnej punktacji po trzech konkurencjach.

Czy to, że Girulski jako jedyny wykonał zadanie, nie było przypadkiem, tzw. „fuksem"? Chyba nie. Dla uniknięcia jednak możliwości jakiegokolwiek wpływu przypadku na wyniki rozgrywanych konkurencji — Komisja Sportowa Mistrzostw postanowiła, że od dnia 10.9.55 aż do końca zawodów konkurencje zaliczane będą do punktacji tylko wtedy, gdy ukończone zostaną przynajmniej przez 3 zawodników.

JERZY ZARĘBSKI

Wyniki rozegranej w dniu 11. 9. 55 r. konkurencji przelotu docelowo-powrotnego na trasie Kiczera — Magurka 20 km

Miejsce	Zawodnik	Wynik w km/h	Punkty
1—2	Pieczewski Józef	57,2	1 000
1—2	Wodzyński Bogusław	57,2	1 000
3	Sobieszczański Jarosław	44,5	700
4	Michalski Jerzy	40,0	600
5—6	Majewski Zdzisław	35,3	480
5—6	Maluty Stanisław	35,3	480
7—8—9	Gintrowski Ryszard	29,3	340
7—8—9	Szyłkiewicz Jerzy	20 km	340
7—8—9	Kołodziej Stanisław	20 km	340
10	Kaczmarek Tadeusz	2 km	34
11—16	Zimmer Eugeniusz	—	0
11—16	Matonóg Wojciech	—	0
11—16	Kępka Franciszek	—	0
11—16	Girulski Zbigniew	—	0
11—16	Golba Przemysław	—	0
11—16	Wawrzyniak Eligiusz	—	0

Punktacja ostateczna Mistrzostw

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Punkty
1	Pieczewski Józef	Łódzki	3 000
2	Michalski Jerzy	Warszawski	2 264
3	Wodzyński Bogusław	Szczeciński	2 019
4	Wawrzyniak Eligiusz	Krakowski	1 890
5	Kępka Franciszek	Bielsko-Bialski	1 776
6	Sobieszczański Jarosław	Warszawski	1 621
7	Kołodziej Stanisław	„	1 465
8	Girulski Zbigniew	Wrocławski	1 321
9	Szyłkiewicz Jerzy	Rzeszowski	1 315
10	Golba Przemysław	Szczeciński	1 181
11	Majewski Zdzisław	Kielecki	851
12	Kaczmarek Tadeusz	Poznański	698
13	Maluty Stanisław	Krakowski	682
14	Gintrowski Ryszard	Poznański	340
15	Matonóg Wojciech	Bielsko-Bialski	281
16	Zimmer Eugeniusz	Szczeciński	210

Modele redukcyjne na uwięzi. Na pierwszym planie „Jak-12" (Warszawa) i RWD-5 (Białystok).

Stanisław Skotniczy ze Stalinogrodu z modelem odrzutowca, którym ustalił nowy rekord krajowy.

XX Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających

UWAGI OBSERWATORA

BARDZO dobrze się stało, że terenem modelarskich zawodów jubileuszowych była Warszawa. Przede wszystkim dlatego, że stało się zadość tradycji. Przecież to właśnie w stolicy naszej w 1929 roku zorganizowano pierwszą większą imprezę małego lotnictwa, przecież pierwsze zawody po wojnie w 1946 roku również odbyły się w Warszawie.

Przyjęto, że wszelkiego rodzaju jubileusze organizowane są z dużą wystawą i udziałem wielu gości. Poza tym jubileusz stwarza zwykle możliwość wyróżnienia zasłużonych ludzi i oceny osiągnięć zarówno sportowych jak i technicznych.

Do jubileuszu małego lotnictwa przygotowano się z dużym zapałem, „zamawiając" w pierwszym rzędzie wspaniałą pogodę, która przez cały tydzień trwania zawodów nie zawiodła. Zawodnicy tę część organizacji XX OZML bardzo sobie chwalili. Zawiodło niestety przygotowanie techniczne. Bo przecież nikt z Zarządu Stołecznego LPŻ nie przewidział, że budowa boiska dla modeli na uwięzi może trwać tak okropnie długo. W ostatnim dniu zawodów boisko jeszcze nie było gotowe. Złośliwi co prawda twierdzili, że budowniczowie boiska zbyt późno dowiedzieli się o terminie zawodów, mając — o ironio — Zarząd Główny o kilka przystanków tramwajowych od siebie.

Za to otwarcie zawodów wypadło okazale, zapowiedziane plakatami rozklejonymi na murach miasta. Czy pisząc „okazale" nie przesadzamy przypadkiem? Czy trochę flag i plansz można nazwać okazałością? Otóż śmiem twierdzić, że mimo wszystko otwarcie zawodów było wprost wspaniałe. Nie dlatego, że brakowało pokazów lotniczych, że brak było loży honorowej dla czołowych postaci naszego lotnictwa, że brak było kwiatów (w Lesznie na XIX OZML umieli to zrobić!) i tłumów widzów, ale dlatego, że po raz pierwszy od wielu, wielu lat można było wejść na lotnisko Aeroklubu Warszawskiego!! I to bez przepustek!! Gdy zapraszałem kilku znajomych dziennikarzy na zawody, pierwszym ich pytaniem było, czy istotnie będzie można tak bez przepustek?! Okazało się, że można i to przez cały tydzień, mimo iż źle poinstruowani strażnicy już po trzech dniach zawodów nie bardzo chcieli widzów wpuszczać, chyba, że ktoś był naprawdę stanowczy i powoływał się przy tym na plakat zapraszający **wszystkich** na lotnisko gocławskie.

Być może, ba, twierdzić trzeba z całą pewnością, że fakt udostępnienia lotniska modelarzom i entuzjastom lotnictwa da nam wkrótce licznych Wojnarów, Kubaczewskich i Popielów. Świadczyły o tym roześmiane buziaki dzieciarni okupującej murawę lotniska i oglądającej po raz może pierwszy szybowce i samoloty klubowe nie przez strzeżoną dziurę w parkanie, a z bliska.

Inż. Andrzej Trzciński z Wrocławia z gumówką o bardzo nowoczesnym opracowaniu.
Foto: SP-E (3)

Rozpoczynając uwagi o minionych zawodach trzeba wspomnieć jeszcze o zasłudze kierownictwa aeroklubu, które zupełnie nie przeszkadzało modelarzom w „czynieniu powinności". W pierwszym więc dniu spadochroniarze wykonywali swoje normy tuż nad głowami modelarzy. A w dni następne loty klubowe ani razu nie zostały zakłócone. Złośliwi (gdzie ich nie ma!) zapytywali co prawda gdzie się podziewał kierownik klubu, a także zawodów i dlaczego na okres zawodów modelarskich nie zawieszono lotów w całym kraju? Ale były to uwagi naprawdę nielogiczne.

Niepełny byłby jednak obraz przygotowań, gdyby pominąć milczeniem rzeczywiście solidne kwatery i wyżywienie, które zawodnicy bardzo chwalili.

119 zawodników przez 6 dni walczyło o palmę pierwszeństwa z wielką sportową ambicją, dając z siebie wszystko, by nawet komisja była zadowolona. Komisja była zadowolona — to prawda, ale spory regulaminowe trochę jej humor psuły. Zresztą kiedy takich sporów nie było? Przecież już w starożytnej Grecji na igrzyskach...

Po każdych zawodach zastanawiam się czy istnieje idealny regulamin? I dochodzę do wniosku, że raczej nie, bo przecież nawet w całym można znaleźć jakąś dziurę. Ale swoją drogą regulamin naszych zawodów wymaga (i to już!) większego uporządkowania i wyjaśnienia pewnych niejasnych punktów. Być może dobrze byłoby, aby projekt regulaminu wyszedł poza Radę Modelarską, by każdy mógł się o nim wypowiedzieć.

Przechodząc od spraw ogólnych, tym niemniej ważnych, należałoby kolejno omówić najistotniejsze zagadnienia XX OZML. Rozpocznijmy od zawodników. Z wyjątkiem Olsztyna (gdzie podobno zapomnieli już jak wygląda model latający) stawili się na start zawodnicy ze wszystkich województw. Trudno na razie wysuwać wnioski w jaki sposób to się dzieje, że pewne województwa od dziewięciu lat przysyłają jednych i tych samych zawodników, „etatowych" bodaj asów, a inne mają kłopoty na przykład z zorganizowaniem eliminacji, tłumacząc się jakoby brakiem kredytów(?!). Ot, na przykład Wrocław.

Temat jest zbyt rozległy, by na poczekaniu go rozwikłać. Jedno jest pewne — nikły w stosunku do włożonej pracy poszczególnych instruktorów jest procent młodych, nowych ludzi, którzy mogliby reprezentować barwy danego województwa. Cieszyć też nas powinna śmiała akcja Warszawy i Krakowa, Opola, a nawet Łodzi, że potrafili tam jakoś znaleźć i co ważne — wyszkolić dobrze zapowiadających się zawodników, takich jak: Bodziony (Kraków), Zaremba (Warszawa), Wądołowski (Wrocław) czy Burski (Łódź).

Często słyszy się głośne i ciche narzekania na słabą pomoc LPŻ, na kiepskie zaopatrzenie itp. Ale nikt się nie zastanowi, że trzeba by najgłośniej narzekać na brak nowej kadry instruktorów i wyczynowców w małym lotnictwie. Jasne jest, że brak materiału ma duży związek z tym, że nie można szkolić nowych modelarzy, ale wydaje się, że nasi obecni wyczynowcy ciągle szukają „eliksiru na rekordy" w postaci super-gumy, silników i drewna, a zapominają, że nawet mając te pożądane rzeczy nic nie osiągną bez mrówczej, zaciekłej pracy. Nie można bowiem mieć nic za darmo, a tym bardziej wyczynu. W ferworze dyskusji, choćby pamiętnej „Kluby czy modelarnie" — zapomnieliśmy, że od pewnego czasu nie ukazują się żadne nowe konstrukcje modeli, silników itp., które by ogół modelarzy mógł brać za wzór do naśladowania.

Modele rekordowe (choćby gumówka Niestoja) nie zostały w ogóle opublikowane w formie użytkowego planu (myślę o planie warsztatowym). A od moskiewskiego zwycięstwa mija akurat rok czasu(!). To również daje dużo do myślenia i prosi się o osobny temat zatytułowany „Walczymy o postęp w małym lotnictwie". Czy na przykład postępem było zwycięstwo Bredsznajdera (z Łodzi), który startował z modelem o układzie stosowanym w latach 1945-46? Czy można nazwać postę-

Największą pociechą zawodów byli nasi najmłodsi modelarze. Za parę lat powinni przegonić dotychczasowych najlepszych.
Foto: B. Koszewski

pem loty tych modeli szybowców, które szły „na przelot", zamiast krążyć w poszukiwaniu prądów wznoszących? Na pozór sądząc po oryginalnych i dość nowoczesnych sylwetkach szybowców A-2 można by przypuszczać, że wszystko w porządku, gdy tymczasem wyszło na jaw, że wielu zawodników nie zdawało sobie w ogóle sprawy co to jest regulacja modelu na zawody i dziwili się, że ich modele nie chcą się „zaczepiać". A przecież warunki pogodowe były wprost idealne. Odpowiedź tu może być tylko jedna — brak wyszkolenia, lub też zły jego kierunek. Opowiadał mi jeden z naszych zawodników biorący udział w zawodach w Czechosłowacji, że pewien modelarz z Jugosławii przygotowując się do tych zawodów oblatywał swój model silnikowy 2 tysiące razy(!) i był wielce zdziwiony gdy się dowiedział, że polskie modele miały tylko po kilkanaście lotów. Tu też tkwi jedna z tajemnic naszego „powodzenia".

Liczbowe zestawienie osiągniętych lotów 180 sekundowych (maksimum) na XX OZML mówi samo za siebie, że mało było konstrukcji w pełni wartościowych i wszechstronnie wy-

Zestawienie lotów maksymalnych

Konkurencja	Ilość startujących zawodników	Ilość osiągniętych maksimum
Szybowce kl. I	22	5
Szybowce kl. II	30	7
Szybowce kl. mistrz.	25	7
Gumówki kl. I	17	3
Gumówki kl. II	28	3
Gumówki kl. mistrz.	16	7
Silnikowe kl. I	16	1
Silnikowe kl. mistrz.	15	3

próbowanych, bo w tym roku wyjątkowo pogoda nie kaprysiła i trudno tłumaczyć się, że silny wiatr, chłodno, deszcz itp.

Z zestawienia tego można by wyciągać wiele wniosków, do których warto zaliczyć ten, że duży postęp osiągnęliśmy w kategorii modeli gumówek klasy mistrzowskiej. Tu procentowo najwięcej było lotów na maksimum. Pocieczający to objaw i mający zapewne związek z zakupieniem grumy zagranicznej przez Sekcję Modelarską ZG LPŻ.

W kategorii gumówek dużo było nowego. Warto tu wymienić model Bolesława Deglera, który stale szuka nowych rozwiązań i niezadowala się standartem lub modą.

Godne uwagi było wykorzystanie przez kilku modelarzy doświadczeń obcych. Oto Jan Chyliński z Lublina wykonał rekordowy szybowiec według planów angielskich. Model latał dobrze, ale maksimum nie osiągnął. Najlepszy czas lotu wynosił zaledwie 92 sekundy. Jak więc widać, nie zawsze decyduje rekordowy sprzęt, ale i umiejętność posługiwania się nim.

Niektórzy zawodnicy (szczególnie starsi) próbowali ratować swoją sławę starymi modelami przystosowanymi na prędce do nowych regulaminów. Niestety nie udało się „obejść" nowoczesnej techniki i loty kończyły się tylko popisową rundą. Próby bicia rekordów, na które bardzo liczyła Komisja Sportowa APRL, zawiodły dla modeli latających w pełni. Jedynie modele na uwięzi — inż. Bazylewicza i Skotniczego mimo trudnych warunków terenowych ustaliły nowe rekordy krajowe. Szczególnie dobrze zapowiada się model odrzutowca Skotniczego, który lekko powinien przekroczyć 200 km/h. To samo dotyczy i modeli Bazylewicza — doskonałego silnikowca i zawodnika.

Ten zawodnik ma wszelkie dane, by uzyskać za parę lat tytuł mistrzowski — myślą komisarze sportowi Woźniak (z lewej) i Pawłowicz (z prawej).

Startuje szybowiec sterowany falami radiowymi. Model wypuszcza inż. Janusz Wojciechowski. Przy nadajniku — w głębi — Zenon Korsak.

Tak więc wyczynowo zyskaliśmy na XX OZML dwa rekordy i to od zawodników rokujących poważne nadzieje na przyszłość. Duże przesłanki do nowych rekordów, do tej pory u nas nie notowanych, stwarzały próby szybowca sterowanego na odległość falami radiowymi. Model taki demonstrował inż. Janusz Wojciechowski przy współudziale Zenona Korsaka. Kilka lotów tego modelu wypadło dość efektownie, mimo, iż loty były krótsze od skomplikowanych przygotowań aparatury radiowej, która od kilku lat budowana, ciągle nie daje się opanować. Tym niemniej próby były ciekawe i co ważne — skierowały zainteresowanie wielu modelarzy w stronę sterowania modeli na odległość.

Pierwsze trzy dni zawodów, to jest podczas rozgrywania konkurencji modeli latających, przeszły bardzo sprawnie. Przyczyniła sie do tego praca komisji sędziowskiej, wyposażonej w doskonałą aparaturę megafonizacyjną, udostępnioną przez „Służbę Polsce". Następne dni natomiast wlokły się niezwykle ślamazarnie. Zawodnicy często wałęsali się z kąta w kąt, nie wiedząc co z sobą robić. Loty modeli na uwięzi nie były ciekawe, z wyjątkiem lotów rekordowych już wymienionych. Słabo również obsadzona była kategoria modeli redukcyjno-latających. Bodaj dwóch zawodników próbowało bez specjalnych wyników swoich sił. Tak więc doświadczenia z lat ubiegłych poszły na marne i jedynie w kategorii modeli na uwięzi było kilka dobrze „kręcących się w kółko" modeli. Wydaje się jednak, że nawet najpiękniejsze wykonanie modelu redukcyjnego na uwięzi nie zastąpi modelu **latającego,** przy pomocy którego rzeczywiście można się czegoś nauczyć.

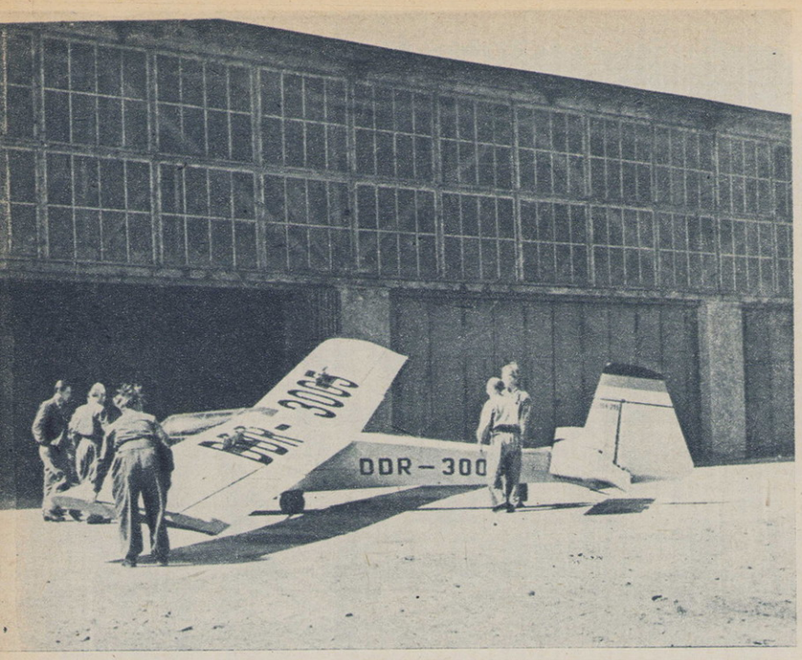
Zwycięzcami zawodów zostali wrocławianie. Zwycięstwo ich było zasłużone w pełni, biorąc pod uwagę dobrany zespół i doskonałe konstrukcje modeli. Białystok, który święcił triumfy na zeszłorocznych zawodach, znalazł się aż na 10-tym miejscu, mimo iż startował w prawie niezmienionym składzie. Tak samo jak Poznań, gdzie od lat widzimy tych samych zawodników. Może nie przypadkiem zajęli oni trzecie miejsce!

Zwykle przyjęto opisywać pewne wydarzenia, rozpoczynając od pochwał. Ja uczyniłem odwrotnie i pochwały chcę umieścić na końcu. Myślę, że na listę pochwał należy wciągnąć przede wszystkim komisję sędziowską XX OZML, która od szeregu lat pełni tę trudną funkcję. Tacy sędziowie jak Kurasz, Pawłowicz, Brelski, Woźniak, Meus, dobrze zasłużyli się sprawie małego lotnictwa i słuszna była decyzja kierownictwa zawodów nagrodzenia ich pamiątkowymi dyplomami i książkami. Warto pochwalić również pracę kpt. Szymańskiego z Zarządu Stołecznego LPŻ, który wraz z Danutą Osińską dbał o warunki bytowe zawodników i szereg spraw organizacyjnych.

Kończąc uwagi te, bardzo może ogólne, warto jeszcze raz podkreślić dobrą postawę sportową wszystkich zawodników, którzy przy solidniejszym przygotowaniu technicznym mogliby znacznie więcej święcić triumfów. I o tym powinniśmy chyba wszyscy pamiętać.

PAWEŁ ELSZTEIN

Zawodnicy mieli do dyspozycji płócienne zasłony chroniące od słońca.
Foto: B. Koszewski i SP-E (2)



Szkolno-treningowy szybowiec „Pionyr" (produkcji czechosłowackiej) używany jest przez szybowników Niemieckiej Republiki Demokratycznej do szkolenia podstawowego. Foto: E. Giebel

Z pobytu szybowników NRD na kursie w Lisich Kątach: instruktor Walenty Hardt (z lewej) informuje niemieckich towarzyszy o zadaniu dnia.

SZYBOWNICY GST NA WARCIE POKOJU

GUNTER STAHMANN
Red. Centralnego Organu GST „Das Banner"

Artykuł napisany specjalnie dla „Skrzydlatej Polski"

PRZERZUĆMY kartki kalendarza. Rok 1952: po raz pierwszy z kilku lotnisk Niemieckiej Republiki Demokratycznej wystartowały do lotu lśniące bielą lakieru szybowce z czarnymi, dużymi literami „DDR" *) na skrzydłach. Pełni dumy i nadziei przyglądali się zebrani na starcie towarzysze, jak wielkie ptaki szybowały po niebie, krążąc nad polami i lasami niemieckiej ojczyzny. To był początek latania szybowcowego w NRD, pierwszy okres burzliwego rozwoju szybownictwa.

Udzielając zezwolenia na wykonywanie lotów szybowcowych rząd naszego robotniczo-chłopskiego państwa uczynił dalszy krok w kierunku otwarcia dla młodzieży dróg do lotnictwa. Opuściły wówczas hale montażowe zakładów produkcji lotniczej pierwsze szybowce „Baby II b" i „SG-38". W kółkach zainteresowań GST szybko poznajdowali się starzy piloci szybowcowi i przede wszystkim młodzi chłopcy, którzy całym sercem zapragnęli poświęcić się temu wspaniałemu sportowi. Teraz ich marzenia obrócą się w rzeczywistość! Teraz podejmą walkę z żywiołem powietrznym!

✻

Założenie w sierpniu 1952 r. organizacji GST — Gesellschaft für Sport und Technik, nadało rozwojowi szybownictwa w NRD nowy kierunek. Sport szybowcowy stał się samodzielną dziedziną wyszkolenia w GST. Wzrastać zaczęła szybko produkcja szybowców szkolnych i treningowych, powstały pierwsze szkoły centralne dla kształcenia kadr instruktorskich. Tysiące chłopców i dziewcząt zaczęły zgłaszać się do terenowych placówek GST z prośbą o przyjęcie na szkolenie lotnicze.

Ogromny napływ pragnącej latać młodzieży zaczął przekraczać skromne jeszcze możliwości szkolenia. Jednak entuzjaści nie zniechęcili się trudnościami. W całym kraju, w miastach i na wsiach, zaczęli członkowie GST z własnej inicjatywy sami budować szybowce szkolne, poświęcając dla tego celu wolny czas i urlopy, aby w końcu usiąść pewnego dnia za sterem i po raz pierwszy przeżywać wspaniałe uczucie lotu.

✻

W roku 1953 obok centralnych szkół szybowcowych w największych miastach NRD — takich jak Lipsk, Karl Marx-Stadt, Magdeburg, Halle i inne — utworzone zostały terenowe placówki szkolenia szybowcowego. Tutaj zaczęli się uczyć latać studenci uniwersytetów i szkół wyższych, młodzi robotnicy fabryk, zakładów produkcyjnych, państwowych ośrodków maszynowych, pracownicy spółdzielni produkcyjnych i różnych instytucji.

Tego rodzaju decentralizacja szkolenia szybowcowego sprawiła, iż np. w roku 1954 uzyskano 1 485 kategorii „A", 973 — „B", 765 — „C" oraz 398 uprawnień klasy A do wykonywania lotów szybowcowych.

Efektem masowego rozwoju szybownictwa w NRD stały się wkrótce rekordy. Ustanowiony dnia 23 września 1952 r. rzez Kurta Götze rekord NRD długotrwałości lotu — 24 godziny, pobity został w kwietniu 1954 r. przez instruktora Heinza Fischera, który utrzymał się w powietrzu 26 godz. 40 min. Rekord ten wymazany został wkrótce z tabeli przez Fritza Fliegauf'a, który wykonał lot w czasie 30 godzin. Osiągnięcia te nie miały jednak większego znaczenia praktycznego dla przygotowania się do zawodów międzynarodowych, na których przede wszystkim rozgrywane są konkurencje szybkościowych przelotów docelowych.

Bardzo ucieszyli się piloci GST, gdy otrzymali od polskich towarzyszy z Ligi Przyjaciół Żołnierza zaproszenie do wzięcia udziału w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie, w czerwcu 1954 r. O wiele bardziej wartościowe od osiągniętych na nich wyników stały się doświadczenia, które zebrali tam szybownicy NRD oraz nawiązanie mocnych, przyjacielskich stosunków z szybownikami krajów demokracji ludowej.

✻

Obok wielu osiągnięć — miały w przeszłości miejsce w działalności GST również niedociągnięcia. Jednym z tych niedomagań był malejący w pewnym okresie czasu napływ na szkolenie szybowcowe młodzieży w wieku 18—22 lat. Skutkiem tego zdrowy proporcjonalny stosunek ilościowy pilotów młodych do starszych wiekiem — został zachwiany. Więcej było starszych szybowników, którzy uprawiali wprawdzie sport szybowcowy z dużym entuzjazmem i aktywnością, ale w swym zapale poświęcali zbyt mało uwagi młodemu narybkowi.

Zarząd Główny GST konsekwentnie i z całą energią przystąpił do naprawy błędu. Wytyczną dla działalności w tym zakresie jest ścisłe przestrzeganie zasady przyjmowania młodzieży w wieku 18—22 lat, a więc ludzi, którzy po przejściu gruntownego wyszkolenia szybowcowego będą mogli stanąć w szeregach sił zbrojnych NRD, dla obrony Ojczyzny i zabezpieczenia pokoju. W ten sposób organizacja GST z honorem przyczyni się do wypełnienia zobowiązań, jakie Niemiecka Republika Demokratyczna wzięła na siebie jako państwo — uczestnik Układu Warszawskiego.

✻

W szeregach GST wzrasta nowe pokolenie niemieckich szybowników. Są to synowie i córki robotników i chłopów oraz postępowej inteligencji NRD. Młodzież ta wychowywana jest w duchu głębokiej miłości Ojczyzny i prawdziwego internacjonalizmu. Traktuje ona szybownictwo nie tylko jako przyjemność, jako odprężenie po pracy przy tokarce, pługu czy w sali wykładowej, lecz pełna radości i energii wzbogaca swe wiadomości z teorii lotu, aerodynamiki, meteorologii i innych gałęzi wiedzy lotniczej — aby tym lepiej służyć Ojczyźnie. Szybownicy GST zapoznają się również z różnymi rodzajami broni, studiują przedmioty z zakresu wiedzy wojskowej, zawsze gotowi do skutecznej obrony Niemieckiej Republiki Demokratycznej i pokoju.

Pilot NRD Helmut Mauksch (z prawej) powtarza swemu polskiemu instruktorowi w Lisich Kątach udzielone mu wskazówki przed lotem. Foto: Koszewski (2)

*) DDR — Deutsche Demokratische Republik (Niemiecka Republika Demokratyczna).

OKO W OKO Z PIORUNEM KULISTYM

W dniu 10.7.55 zaobserwowałem ciekawą formę wyładowania elektrycznego, którego opisem chcę się podzielić z czytelnikami „Skrzydlatej Polski".

W czasie holu „Jaskółki M" (Motylek) z Łodzi do Lisich Kątów, zespół nasz w rejonie Włocławka zmuszony był omijać silnie rozbudowaną burze termiczną, posuwającą się szybko wzdłuż Wisły w kierunku północnego zachodu.

Przemykając się skrajem burzy mogłem doskonale obserwować silne wyładowania elektryczne, zarówno poziome jak i pionowe. Ciekawe zwłaszcza były wyładowania, które dla oka przybierały formę szerokich na kilka kilometrów, świetlistych zasłon, rozciągających się między podstawą burzy a ziemią.

Tłumaczyć to należy jako załamanie światła poziomych (międzychmurowych) wyładowań elektrycznych w strugach deszczu.

W pewnym momencie, w odległości około 5 km, zaobserwowałem oddzielającą się od podstawy chmury — znajdującej się na wysokości ok. 300 m — świetlistą kroplę, która ciągnąc za sobą ogon, łagodnym wężykiem spłynęła powoli ku ziemi. Zarówno czas trwania — około 3 sekund — jak kształt i jasno-czerwony kolor zjawiska, odbiegały bardzo od normalnie obserwowanych cech piorunów.

Ponieważ zjawisko to zaobserwował również pilot samolotu holującego, o złudzeniu nie może być mowy.

Czyżby więc było to spotkanie z jedną z form osławionego „pioruna kulistego"?

Jeżeli tak, to przyznać należy, że było ono dla obu obserwatorów nad wyraz bezpieczne i efektowne..

Przy okazji chciałbym przestrzec mniej doświadczonych pilotów-holowników przed wchodzeniem zespołem w zasięg burzy.

Zespół nasz w pewnym momencie zmuszony był wlecieć w zasięg małej odnogi opisywanej burzy, wyglądającej zresztą z odległości zgoła niewinnie. Wbrew pozorom napotkaliśmy tam turbulencję o takim nasileniu, że tylko szczęściu należy przypisać, iż nie nastąpiło — w najlepszym wypadku — zerwanie liny holowniczej.

Szybka rejterada z niebezpiecznego obszaru i lądowanie w leżącym z boku trasy Inowrocławiu, zakończyły ten obfitujący w niecodzienne wrażenia lot.

inż. ST. WIELGUS

SZYBOWNICTWO ZAGRANICĄ

AUSTRIA. Dr Franz Josef Koepf uzyskał na szybowcu „Weihe" przewyższenie 3 148 m, co jest nowym rekordem austriackim.

BRAZYLIA. 13 pilotów wzięło udział w 2-gich krajowych zawodach szybowcowych, które przeprowadzono na lotnisku w Bauru (stan Sao Paulo) w czasie od 26 stycznia do 5 lutego br. Wśród zgłoszonych szybowców na uwagę zasługuje pierwszy brazylijski szybowiec BN-1 (konstruktor Jose Carlos Barros Neiva), przypominający sylwetką czeskiego „Sohaja", oraz oryginalny szybowiec szwajcarski „Elfe" o rozpiętości zaledwie 10 m(!). Zawodnicy podzieleni byli na klasę A (starsi) i B (młodsi).

W ciągu 7 dni lotnych przeprowadzono ogółem 7 konkurencji w klasie A i 7 w klasie B. Przeważały zadania szybkościowe na krótkich trasach docelowych i zamkniętych, ponadto dwukrotnie przeprowadzono przelot otwarty. Ogółem przeleciano 5 400 km. Obok dwóch przelotów ponad 300 km, które wykonał zwycięzca zawodów Georg Münch na BN-1, zanotowano pokaźną ilość przelotów rzędu 10 do 30 km. Ustalono rekord odległości przelotu otwartego (333 km) oraz rekord prędkości na trójkącie 100 km (56,3 km/h) — obydwa w wykonaniu G. Müncha.

Dziesięciometrowy szybowiec „Elfe" uplasował się na 4 miejscu w klasie A, uzyskując m. in. przelot docelowy 65 km, przelot docelowo-powrotny 2 × 65 km, trójkąt 117 km z prędkością 36 km/h oraz przelot 32 km.

(Sailplane)

FRANCJA. W r. ub. wylatano ogółem ok. 60 000 godzin, tj. średnio ok. 60 godz. na 1 szybowiec. Uzyskano 106 warunków do złotej i 41 do diamentowej odznaki.

(Sailplane)

NA TROPACH WSTECZNICTWA — **DYSKUTUJEMY**

Szybownictwo i radio

INŻ. FRANCISZEK NIECHWIEJCZYK

BURZLIWY rozwój jednej z najmłodszych gałęzi techniki jaką jest radio spowodował, że jest ono w tej chwili prawie nieodłącznym przyjacielem i bardzo cennym pomocnikiem człowieka. Nie możemy sobie już nawet wyobrazić życia bez tego niewątpliwie wspaniałego wynalazku. Jego wszechstronna możliwość zastosowania — szczególnie w lotnictwie — spowodowała, że w chwili obecnej nie ma samolotu komunikacyjnego czy wojskowego, na którego pokładzie nie znajdowała by się aparatura radiowa, a nawet radarowa.

Widząc ten ogromny postęp z jednej strony, wydaje się dziwne, że istnieje u nas dziedzina sportu lotniczego, do której radio do dnia dzisiejszego nie ma jeszcze dostępu. Nie można bowiem na to konto zaliczać sporadycznych prób przeprowadzanych przed kilku laty w Bielsku i na Żarze. Tym bardziej, że próby te były robione przez nieliczną grupę osób przy użyciu starego poniemieckiego sprzętu, bez żadnej pomocy ze strony ówczesnych władz zwierzchnich lotnictwa sportowego. Więcej nawet — wszelkie usiłowania ze strony pilotów zajęcia się tą sprawą przy żądaniu minimalnej choćby pomocy ze strony kierownictwa i uzyskania zezwolenia na przeprowadzenie prób, były zbywane zapewnieniami, że aparatura radiowa już jest w stadium opracowania konstrukcyjnego i że w niedługim czasie znajdzie się ona w użyciu. Od tego czasu minęło jednak już blisko 4 lata, a radia ciągle jeszcze nie mamy.

Sądząc z żółwiego tempa w jakim ta sprawa się toczy przez tyle lat, kierownictwo uważa łączność radiową na szybowcu za zbędny luksus. Czyżby rzeczywiście nie była ona nam wcale potrzebna? Przeciwnie — rozpatrując całkiem obiektywnie wszystkie zalety i wady wykorzystania urządzenia radiowego w szybownictwie, dojdziemy do wniosku, że w efekcie uzyskamy bardzo wiele korzyści. Mało tego — trudno w ogóle znaleźć jakikolwiek argument, który by można temu zamiarowi przeciwstawić, oprócz kosztów naturalnie.

Wyliczmy więc sobie pokrótce udogodnienia i korzyści jakie można osiągnąć w wyniku zastosowania łączności radiowej między ziemią a szybowcem oraz poszczególnymi szybowcami między sobą:

1. **Większe bezpieczeństwo lotów chmurowych.**
2. **Kontrola meldowania szybowców na punktach zwrotnych bez potrzeby ograniczania wysokości.**
3. **Nowa taktyka i skuteczniej przeprowadzane przeloty zespołowe.**
4. **Natychmiastowe połączenie z lotniskiem w wypadku lądowania w pobliżu tegoż lotniska.**
5. **Informowanie lotniska o przebiegu lotu falowego.**
6. **Kontrola lotów przylotniskowych i możliwość uzyskania wiadomości z nadzwyczajnych wypadków w locie.**
7. **Duża pomoc w lotach akrobacyjnych, szczególnie zespołowych, oraz ewentualne wykorzystanie w lotach szkolnych.**

To tylko parę przykładów, które nasuwają mi się już w tej chwili. Być może, że w praktyce wykorzystanie łączności radiowej na szybowcach okaże się o wiele większe.

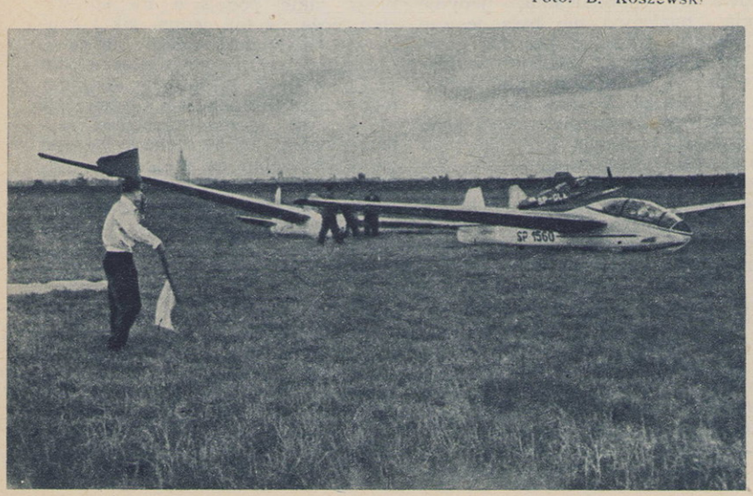
Chciałbym także nadmienić, że szybownicy nie żądają przecież nic nowego. To nie będzie wcale żadną pionierską pracą w tym kierunku. W innych krajach radio na szybowcu wyczynowym stało się już rzeczą zupełnie normalną, oczywistą. **Na tym polu daliśmy się już niestety zdystansować** i trzeba będzie dużo pracy włożyć, aby te zaległości w jak najkrótszym czasie odrobić.

Na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w 1952 r. prawie wszystkie ekipy posiadały już urządzenia radiowe. Doskonale zdały wtedy egzamin krótkofalówki ekipy angielskiej, natomiast wszelkie urządzenia na falach ultrakrótkich nie były pewne w działaniu i zasięgu. Specjalne aparaty radiowe dla szybowców skonstruowali już także Czesi i Węgrzy, a próby z zastosowaniem radia na szybowcach przeprowadzali już nawet młodzi szybownicy NRD. **Dlatego należy wszelkimi siłami dopomóc w przeprowadzeniu pierwszych prób także i u nas.** Wiadomo przecież, że nie można w przyszłym roku zabudować urządzeń radiowych na szybowce, które mają brać udział w Szybowcowych Mistrzostwach Świata we Francji — tuż przed ich odlotem i powiedzieć pilotom: „Proszę — macie już radio, korzystajcie z jego dobrodziejstw i udogodnień". Z tego może wtedy naprawdę nic nie wyjść. Pilot nie będzie bowiem do tej „nowości" przyzwyczajony i urządzenie radiowe nie będzie mogło być w pełni wykorzystane. Każdy nowy przyrząd czy instalację pilot musi najpierw gruntownie poznać i wypróbować w locie, aby się do niej przekonać i nabrać zaufania i wprawy w posługiwaniu się nią. Przy tej okazji przypomnę tylko kolegom np. pierwsze loty z wariometrem energii całkowitej.

Już teraz pilot nie posiada zbyt wiele wolnego czasu podczas przelotu prędkościowego, szczególnie na krótkiej trasie. Trzeba pilnie obserwować sytuację meteorologiczną, dokładnie centrować kominy i uważać na resztę szybowców w krążeniu, a na przeskoku cała uwaga poświęcona jest krążkowi i prędkościomierzowi. Oprócz tego należy jeszcze nawigować, określać miejsca najsilniejszych noszeń, ewentualnie przeliczać w powietrzu poprawki wynikłe z nowych warunków me-

Czy w tym np. „Bocianie", startującym do lotu przylotniskowego, nie przydałoby się radio? Z pewnością tak.

Foto: B. Koszewski



Odrzutowcem PO ŚWIECIE

XI LOTNICZY TOUR DE FRANCE

Gilbert Dumont, młody (bo zaledwie dziewiętnastoletni) pilot francuski, zwyciężył w XI lotniczym Tour de France. Dumont lata od dwóch lat i ma na swym koncie 100 godzin lotu na szybowcach. W ostatnim Tour de France, który się odbywał na trasie długości 2 513 km, wzięło udział 24 pilotów, a ukończyło 21. Na 6 startujących kobiet ukończyło Tour cztery — dwie z nich uplasowały się na czwartym i piątym miejscu. Regulamin zawodów przewidywał, że udział w nich mogą brać tylko piloci poniżej 21 lat i pilotki poniżej 25 lat.

Z BELGII DO MAROKA

Samolot Tipsy „Belfair", konstrukcji belgijskiej, pobił rekord świata w długości lotu w linii prostej dla samolotów turystycznych o ciężarze do 500 kG. Samolot przeleciał bez lądowania z Chiévres (Belgia) do Sidi Jfni (Maroko), pokonując 2 850 km. Dawny rekord 2 191 km należał do Stanów Zjednoczonych (jednoosobowa maszyna Mooney ML-18 1, silnik Continental 65 KM).

NAJDŁUŻSZY PAS STARTOWY

W Leopoldville (Kongo belgijskie) buduje się najdłuższy na świecie pas startowy dla samolotów. Długość jego będzie wynosiła 4 700 m. Jak dotąd rekordowym dla portów cywilnych był pas startowy w Honolulu — 3 994 m.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY AKROBACYJNE

Francuska szkoła pilotażu w Saint-Yan odniosła duży sukces, gdyż trzej jej wychowankowie zajęli trzy pierwsze miejsca na wielkich zawodach międzynarodowych akrobacji samolotowej, które odbyły się w Coventry (Anglia) podczas 34-tych zawodów King's Cup (Królewski Puchar). Akrobacja samolotowa zagranicą cieszy się dużą popularnością, 50 000 widzów podziwiało ten wspaniały „balet" powietrzny, pełen śmiałości i fantazji. Zawody zresztą były obsadzone znakomicie. Wielką więc było zasługą Francuza Rene Biancotto, iż potrafił uplasować się na pierwszym miejscu przed doskonałymi pilotami i to na starym samolocie („Stampe"), który niebardzo nadawał się do precyzyjnej akrobacji, podczas gdy inni zawodnicy mieli do dyspozycji doskonałe maszyny. Hiszpanie np. startowali na „Jungmeister'ach", które uważane są za jedne z najlepszych wśród maszyn akrobacyjnych. Drugie i trzecie miejsce zajęli: Hisler i Dressler (Francja). Lecz nigdy nie ma pełnego szczęścia. Otóż Biancotto nazajutrz po wylądowaniu w Mery-sur-Oise, gdy tylko wysiadł z samolotu zauważył płomienie wydobywające się z silnika. W pobliżu nie było żadnej gaśnicy i Biancotto był zmuszony bezczynnie asystować, aż cały samolot spłonął.

Pr.

BRUKSELA — MOSKWA

Jak podaje „Interavia" (Nr 9), dyrektor generalny belgijskich linii lotniczych W. Deswarte oświadczył, że trwają belgijsko - radzieckie rokowania w sprawie otwarcia linii lotniczej Bruksela — Moskwa, która byłaby przedłużeniem linii Nowy Jork — Bruksela. Wyniki rokowań mają być podane w październiku br.

Marcel Doret, as akrobacji

Ostatnio zmarł we Francji w wieku 59 lat Marcel Doret, jeden z najsławniejszych pilotów francuskich z okresu międzywojennego.

Karierę swą Doret rozpoczął jako zwykły mechanik w zakładach Renault'a. Podczas I wojny światowej przeszedł przeszkolenie lotnicze i potem zaangażował się u Devoitine'a jako pilot doświadczalny i zawodnik. Było to w czasach, gdy francuski przemysł lotniczy dostarczał swych maszyn wszystkim państwom europejskim i gdy wiele rekordów było w posiadaniu Francji. W 1924 roku Marcel Doret ustanowił swoje pierwsze rekordy światowe na 100, 200, 500 i 1 000 km. Następnie pokusił się o rekordy najdłuższych lotów. Jeden z nich zakończył się przymusowym lądowaniem po 6 500 km w lasach na Syberii w ZSRR, drugi w 1931 roku miał tragiczny finał w okolicy Uralu, gdy dwóch jego przyjaciół poniosło śmierć, a Doret cudem uratował się na spadochronie.

Niczym nie zrażony Doret w dalszym ciągu oblatywał wszystkie prototypy fabryki Devoitine'a, wykonał sławny przelot Paryż — Tokio i brał udział w licznych meetingach, zwyciężając na sławnej maszynie D-27 najlepszych asów akrobacji światowej.

Podczas okupacji brał udział w ruchu oporu i w 1944 r. walczył w szeregach lotnictwa. Po wojnie, mimo już poważnego wieku, ciągle jeszcze startował i osobiście prezentował w Stanach Zjednoczonych pierwszy francuski odrzutowiec „Sylphe". Był on komandorem Legii Honorowej, pobił 18 rekordów światowych, wylatał 6 000 godzin i oblatał 43 prototypy samolotów francuskiej produkcji.

Pr.

Skreślenie długotrwałości lotu

Na posiedzeniu generalnym FAI, które odbyło się w Paryżu w czasie od 17 do 25 czerwca, postanowiono m. in. skreślić z listy rekordów szybowcowych konkurencję długotrwałości lotu. W myśl tej uchwały, z natychmiastową ważnością zaprzestaje się rejestrować nowe wyniki długotrwałości lotu, choćby były lepsze od rekordu. Dotychczasowe rekordy figurować będą w liście do r. 1960, po czym pozycje rekordów długotrwałości zostaną całkowicie wykreślone. Jedynym klasyfikowanym wyczynem w locie na długotrwałość pozostaje nadal pięciogodzinny lot warunkowy do Srebrnej Odznaki Szybowcowej.

Motywując powyższą uchwałę, Komisja Szybowcowa FAI stanęła na stanowisku, że konkurencja długotrwałości straciła swe pierwotne znaczenie z czasów, kiedy szybownictwo znajdowało się w stadium pierwotnego rozwoju i czas lotu świadczył przede wszystkim o umiejętności pilota. Odkąd loty długotrwałe stały się li tylko kwestią warunków meteo oraz wytrzymałości człowieka, ich znaczenie pionierskie zanikło pomimo coraz lepszych wyników, natomiast loty tego rodzaju stały się coraz bardziej ryzykowne, jak tego dowiódł tragiczny wypadek pilota francuskiego Dauvina.

Na wspomnianej konferencji wprowadzono 2 nowe konkurencje rekordowe, mianowicie szybkość przelotową na trasach trójkątnych 300 km (na wniosek delegacji polskiej) oraz 200 km (na wniosek Anglika Willsa).

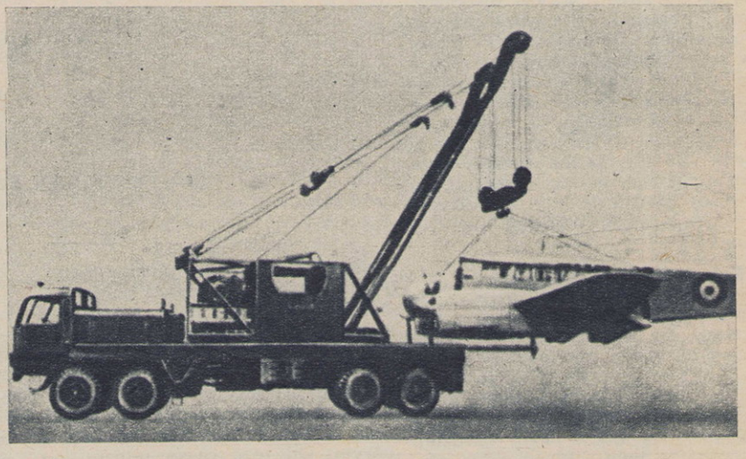
MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI SZYBOWCÓW

3 września odbyły się w NRF mistrzostwa świata modeli szybowców FAI. Zwycięzcą został Niemiec Lindner (ubiegłoroczny zwycięzca w tej samej kategorii), uzyskując pięć lotów po trzy minuty każdy. Drugie miejsce zajął Anglik Gilroy. W zawodach brało udział 80 modelarzy z 20 państw. Największą ilość punktów zespołowo uzyskali Włosi, przed Szwedami i Francuzami.

Salon Techniczny w Turynie

Międzynarodowy Salon Techniki w Turynie (Włochy), otwarty w dniu 28 września, przynosi szereg eksponatów z dziedziny lotnictwa. Między innymi ciekawie opracowano samochód-dźwig do unoszenia samolotów. Na zdjęciu dźwig w akcji. Może on udźwignąć samolot o ciężarze do 10 ton. Moc silnika dźwigu 280 KM, długość 11,2 m, szerokość 2,5 m.

(I)



teo. Jeżeli więc do tego wszystkiego dojdzie jeszcze łączność radiowa, to rzeczywiście czas w powietrzu będzie wtedy bardzo drogi i trzeba będzie umieć należycie nim gospodarować. Ponadto mogą się jeszcze wyłonić takie sprawy, jak np. kierunkowe działanie anteny, zakłócenia spowodowane elektrycznością atmosferyczną (wyładowania snopiaste), wahania częstotliwości i inne jeszcze wady aparatury, które mogą wystąpić podczas jej eksploatacji. To wszystko jednak można opanować tylko podczas lotów próbnych z zamontowanym urządzeniem radiowym. Należy więc jak najszybciej zająć się tą sprawą, aby jeszcze w tym roku były przeprowadzone pierwsze próby.

Chciałbym jeszcze przytoczyć swoje spostrzeżenia odnośnie dotychczasowych prac w kierunku zastosowania urządzenia radiowego na szybowcach.

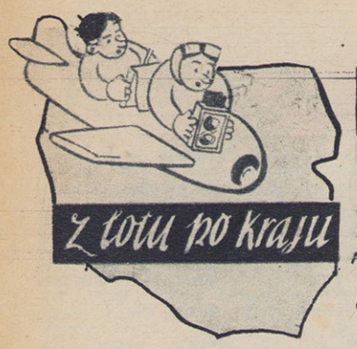
Gdy w 1953 r. pojawiła się na łamach „Skrzydlatej Polski" notatka o próbach aparatury radiowej skonstruowanej na Politechnice Śląskiej i oblatywanej w Aeroklubie Śląskim, myślałem, że nareszcie zostały przełamane pierwsze lody i niezadługo już szybownicy będą mogli korzystać z wygód i udogodnień tego wielkiego wynalazku. Niestety, sprawa skończyła się tylko na paru lotach próbnych, o wyniku których zresztą nic nie wiadomo.

Nowa nadzieja wstąpiła we mnie po zjednoczeniu byłej Ligi Lotniczej, Ligi Morskiej i innych organizacji w jedną organizację LPŻ, w której jedna z sekcji zajmuje się wyłącznie sprawami łączności radiowej. Sądziłem wtedy, że dzień w którym na wszystkich szybowcach wyczynowych będzie zainstalowane radio, jest już bardzo bliski. Przecież w ramach jednej i tej samej organizacji będzie istniała jakaś współpraca i wzajemna pomoc, która prędzej czy później przyniesie owoce. Takie to piękne myśli i projekty snuły mi się wtedy po głowie! Rezultat? Do dnia dzisiejszego żadnej tego rodzaju współpracy nie ma i nic nie wróży, że kiedykolwiek ona będzie.

Na wiosnę 1955 r. sprawa została postawiona dosyć ostro i radio miało zostać zainstalowane na wszystkich „Jaskółkach — Z". Sprawą zainteresowała się także Rada Szybowcowa, która na jednym ze swoich posiedzeń problem ten omawiała. Aparaty pokładowe były już gotowe do zabudowania, jedynie stacja naziemna nie była jeszcze wykończona (obecnie jest już gotowa do odebrania). Wszystko wyglądało na to, że w tym roku żadna już siła nie zdoła przeszkodzić nam w przeprowadzeniu pierwszych prób z aparaturą radiową. Jednakże taka siła (może wyższa) znalazła się. Nie wiadomo z jakich przyczyn, możliwe, że nie było jakiegoś pisemka zawiadamiającego ze strony SZD, tego nie wiem na pewno — monter który miał instalować owe aparaty na szybowcach przyjechał o kilkanaście dni za późno, kiedy szybowce były już gotowe do odbioru. Rzecz jasna, że kierownictwo Zakładu nie zgodziło się wtedy na ponowne wycinanie otworów i sporządzanie specjalnych uchwytów na aparaty — tuż przed terminem oddania szybowców do użytku. Przekroczenie terminu spowodowało by cofnięcie premii pracownikom Zakładu, na co oni oczywiście się nie zgodzili. O jednym tylko zapomniała zarówno jedna jak i druga strona, a mianowicie o szkodzie jaką wyrządzają naszemu szybownictwu przez takie podejście do sprawy. Być może, że tak jedna, jak i druga strona działały całkowicie zgodnie z przepisami, ale dlaczego nikt nie pomyśli w takim wypadku czy tego rodzaju załatwienie wyjdzie na korzyść naszemu sportowi szybowcowemu? Sprawa radia nie jest zresztą odosobniona — jest ona tylko jedną z wielu, które hamują rozwój naszego szybownictwa.

Mamy niewątpliwie duże sukcesy w sporcie szybowcowym, ale wyniki byłyby o wiele lepsze przy tym samym nakładzie środków, gdyby wzajemna współpraca układała się bardziej harmonijnie. A o to nam wszystkim przecież chodzi, aby rozwój polskich skrzydeł był jeszcze większy i szybszy i abyśmy swoją pozycję w świecie jeszcze bardziej umocnili.

Inż. FR. NIECHWIEJCZYK



ODGŁOSY ŚWIĘTA LOTNICTWA

LIST MODELARZY Z WYBRZEŻA

W nowozbudowanym Domu Kultury dla dzielnicy Stoczniowej w Gdańsku przyjmowano w roku 1948 zapisy do modelarni lotniczej. Zgłosiło się nas około trzydziestu. Organizatorami modelarni byli ob. Glazer i kol. Muś. Pracownia została dobrze wyposażona i modelarze z zapałem zabrali się do pracy. Mieliśmy coraz lepsze osiągnięcia, startowaliśmy w zawodach, a szczególną pilnością wyróżnali się kol. kol. Knof, Bucio, Milewski i inni. Po kilku latach najpierw instr. Glazer, a potem instr. Muś odeszli z naszej modelarni, a zajęcia prowadził kol. Knof.

Mieliśmy dużo entuzjazmu do modelarstwa lotniczego, mieliśmy już swoje tradycje i plany na przyszłość, a mimo to pracownia nasza podupadała coraz bardziej, aż została w końcu zamknięta.

Wtedy udaliśmy się o pomoc do założyciela naszej modelarni ob. Glazera, który niezwykle energicznie i szybko przywrócił jej dawną świetność. Zostały zakupione stoły, narzędzia, sprowadzono materiał, a instruktor w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętów zorganizował także modelarnię morską w tym samym budynku, a następnie wielką wystawę modelarską, która kosztowała nas wiele wysiłku i nieprzespanych nocy.

Wystawa ta, otwarta w dniu Święta Morza w 1952 r i mająca trwać około dwóch tygodni, istniała tylko jeden dzień, w ciągu którego zwiedziło ją ponad 5 000 widziów. Wystawę — i to w sposób bałaganiarski — zlikwidowało kierownictwo świetlicy z powodu jakichś występów czy czegoś innego. Instruktor Glazer oburzył się bardzo na takie lekceważenie modelarstwa i interweniował w tej sprawie w Dyrekcji Stoczni. Następnie musiał on wyjechać służbowo na kilka miesięcy, ale pocieszaliśmy się, że wróci do nas i dalej będziemy wspólnie pracować. Owszem, wrócił, ale już nie na długo. Kiedy znowu rozpoczął swą pełną inicjatywy i oddania z nami pracę... został zwolniony przez kierownictwo świetlicy, które od początku nie interesowało się modelarstwem.

Zajęcia z nami rozpoczął nowy instruktor i obecnie zostało zaledwie kilku modelarzy, którzy robią co się da, a nie modele. Bardzo żałujemy, że zwolniono instruktora jakim był ob. Glazer. Potrafił on rozbudzić w nas zamiłowanie do lotnictwa i każdą wolną chwilę spędzaliśmy w modelarni. A teraz co mamy robić? W czasie wystawy czternastu modelarzy otrzymało odznaki I stopnia i nagrody książkowe, ale na odznaki II stopnia — to się chyba już nie doczekamy, jeśli Zarząd Wojewódzki LPŻ i Dyrekcja Stoczni nie zajmie się poważnie naszą modelarnią.

Zespół modelarzy Świetlicowej Modelarni Stoczni Gdańskiej

Tak być nie powinno!

W Strzebielinie zdarzył się tragiczny wypadek. Kierowca samochodu „Star-20" przejeżdżając obok lotniska przystanął i przyglądał się startom szybowców. Jadący w pewnej odległości za nim kolega także patrzył na lotnisko. Jeszcze chwila... i było już za późno. Wozy zderzyły się. Jeden z kierowców odniósł ciężkie obrażenia. Potrzebna była natychmiastowa pomoc.

W odległości kilku metrów stała sanitarka aeroklubu... ale kierownik lotów Andrzej Pazio odmówił skorzystania z niej, mimo że widział człowieka walczącego z życiem. Dopiero liczne protesty okolicznych ludzi, felczera i uczniów spowodowały, że nie zareagował, kiedy kierowca zapuścił motor.

Nie wiem co stało się z ofiarą wypadku, ale zgadzam się z opinią świadków zajścia, że loty nie były najważniejsze wobec człowieka potrzebującego pomocy i dziwi mnie, że instr. Pazio tego zwyczajnie, po ludzku nie zrozumiał...

Edward Kiebasiński
Lębork

SŁUPSK

21 sierpnia, z okazji Święta Lotnictwa, odbyła się na lotnisku wielka uroczystość.

Aeroklub zorganizował zawody szybowcowe dla pilotów III klasy, którzy współzawodniczyli ze sobą o pierwszeństwo w budowie prawidłowego kręgu i lądowaniu na punkt. Pierwsze miejsce uzyskał pil. Roman Matys, drugie pil. Zdzisław Gan i trzecie pil. Eugeniusz Gregorczyk. Po zakończeniu lotów publiczność zwiedziła wystawę sprzętu lotniczego urządzoną przed hangarem, a w międzyczasie odbyły się także pokazy modeli latających zbudowanych przez członków modelarni aeroklubowej.

Po południu, o godz. 18, odbyła się akademia. Referat o rozwoju lotnictwa wygłosił jeden z oficerów-lotników.

W czasie imprezy przygrywała orkiestra Słupskiej Fabryki Mebli, która objęła patronat nad aeroklubem.

Paweł Makwa

OLSZTYN

28 sierpnia na lotnisku Aeroklubu Olsztyńskiego odbyła się z okazji Święta Lotnictwa wielka impreza. Publiczność powitał wiceprzewodniczący ZW ZMP tow. Kochanowski. Pokazy rozpoczęto skokiem ze spadochronem (z wysokości 600 m) w wykonaniu instr. Henryka Przybyszewskiego. Defiladę samolotów poprowadził „CSS" holujący „Muchę", kierowaną przez pilota szybowcowego Tryburcza. W szyku defilady samoloty prowadzone były przez znanych olsztyńskich pilotów: Sitarskiego, Stasiaka i Kadziewskiego. W dalszej części imprezy licznie zgromadzona publiczność burzą oklasków nagrodziła pil. Jerzego Adamka, który na „Jastrzębiu" i „Zlinie" dał piękny pokaz akrobacji. Skok spadochronowy z szyku oraz pokazowe loty modeli zakończyły pokazy.

Dużą atrakcją okazała się strzelnica sportowa, gdzie nagrodami za wyniki były bezpłatne loty samolotem. Najsłabszym punktem imprezy był spiker — instr. Kłosowski, który w nieudolny i naiwny sposób wtajemniczał publiczność w arkana lotnictwa.

Longin Wiżynis

BIELSKO

W niedzielę dnia 4 września społeczeństwo Bielska-Białej obchodziło Święto Lotnictwa. Na lotnisku miejscowego aeroklubu odbyły się pokazy lotnicze połączone z występami regionalnych zespołów artystycznych. W organizacji tej imprezy wzięły udział Zakłady Metalowe, które sprawują patronat nad aeroklubem. O dużym zainteresowaniu, jakim cieszyły się pokazy, świadczyć może fakt, iż mimo nieszczególnej w tym dniu pogody na lotnisko przybyło około 50 tys. publiczności.

Pokazy obejmowały indywidualne i zespołowe skoki spadochronowe (w tym skok z szybowca „Bocian"), wiązanki akrobacji szybowcowej na „Musze" i „Jastrzębiu", akrobację zespołową na „Zlinach" i indywidualną na „CSS-13". „Gwoździem" programu był jednak udział w pokazach samolotów odrzutowych. Kiedy nad głowami wielotysięcznego tłumu ukazał się początkowo jeden, a następnie trójka odrzutowców, publiczność zamarła w podziwie. Każdy kolejny nalot nad lotnisko samolotów wojskowych był oczekiwany przez wszystkich z zapartym tchem, a kiedy odrzutowce odleciały po wykonaniu swego zadania, olbrzymi tłum ludzi nie mógł się otrząsnąć z radosnego podniecenia.

Konferansjerkę prowadził znany konstruktor szybowcowy mgr inż. Tadeusz Kostia, który dwoił się i troił, aby nasycić ciekawość publiczności odpowiednimi komentarzami i w sumie wywiązał się ze swego zadania więcej niż na „piątkę".

Na zakończenie imprezy w pomieszczeniach Zakładów Metalowych odbył się wieczorek taneczny.

Jan Winczo

STALINOGRÓD

W sierpniu, podobnie jak co roku, ludność Śląska uroczyście obchodziła Święto Lotnictwa. Masowo odbywały się spotkania społeczeństwa z pilotami Wojsk Lotniczych i festyny, organizowano wystawy i wyświetlano filmy lotnicze. Organizatorem uroczystości była LPŻ, która przy pomocy Komitetów Partyjnych, Rad Narodowych i Organizacji Masowych urządziła w miastach i wsiach łącznie 81 akademii, 12 festynów, 138 pogadanek lotniczych. Filmy o tematyce lotniczej wyświetlano w 47 kinach. Największym powodzeniem cieszyły się imprezy organizowane przez powiaty: Będzin, Sosnowiec, Częstochowa, Tarnowskie Góry i Bielsko-Biała.

W większości spotkań ze społeczeństwem uczestniczyli piloci Wojsk Lotniczych. Zaprosili oni także do siebie dwie wycieczki młodzieżowe i zapoznali uczestników z osiągnięciami i rozwojem lotnictwa wojskowego. Poza tym dowództwo jednostki lotniczej zademonstrowało specjalne starty i lądowania samolotów odrzutowych, zezwalając jednocześnie na oglądanie samolotów i zapoznanie się z nimi z bliska.

Szczególną atrakcją okazał się konkurs lotniczy zorganizowany przez lokalną prasę. Polegał on na rozwiązaniu pytań na tematy lotnicze. Udział w konkursie wzięło 1 523 osoby, w tym 10 osób nadesłało rozwiązania trafne. W nagrodę przyznano szczęściarzom bezpłatne loty na samolotach.

W podobny sposób, w porozumieniu z „Domem Książki" i redakcją „Trybuny Robotniczej" (redakcja ze swej strony przeznaczyła 16 książek), zorganizowano lotniczą loterię książkową, która cieszyła się dużym powodzeniem. W nagrodę uczestnikom loterii przyznano 10 bezpłatnych lotów samolotem oraz wartościowe książki. W czasie loterii sprzedano 700 egzemplarzy książek na łączną sumę zł. 4 800.

Kazimierz Chmielewski

Jaworzno bez modelarni

PRZEDSTAWIĘ pokrótce sytuację lotniczą w Jaworznie Zaraz po wojnie powstała u nas modelarnia lotnicza oraz Koło Ligi Lotniczej. W kilka lat później powstała druga modelarnia i Koło LPŻ przy Szkole TPD, które po roku pracy zostały rozwiązane. To samo zresztą stało się z pozostałymi.

Dlatego też chciałbym przypomnieć Zarządowi Powiatowemu LPŻ w Chrzanowie, że w Jaworznie jest młodzież chętna do modelarstwa i z ochotą także wstąpiłaby do Koła LPŻ. Trzeba tylko, aby ZP zechciał o tym pomyśleć i pomógł młodzieży w zorganizowaniu zarówno modelarni, jak i koła.

LEOPOLD SZUBA
Jaworzno

STANISŁAW — OWSZEM, ALE NIE BAUER

Starszy mechanik z Aeroklubu Robotniczego II — Stanisław Bauer, czytając 37 numer „Skrzydlatej", zdziwił się niewątpliwie nie poznając siebie na zdjęciu podpisanym jego nazwiskiem. Nie mniejsze zdziwienie ogarnęło prawdopodobnie technika z tego samego klubu — Stanisława Kwieka, który po pierwsze — widząc na zdjęciu siebie, przeczytał pod nim inne nazwisko i po drugie — ujrzał w treści artykułu (pt. „Aeroklub Robotniczy II — najmłodsze dziecko LPŻ") nazwisko swoje zniekształcone — Kwick.

Pragnąc Czytelników wyprowadzić z błędu wyjaśniamy, że na zdjęciu przy „Zlinie" jest nie mechanik Bauer, lecz technik Kwiek i za tę nieprzyjemną pomyłkę „poszkodowanych" przepraszamy.

(RED.)

— W myśl regulaminu jestem w porządku: miałem skakać na wodę!!

Rys. H. Derwich

Pomagamy sobie wzajemnie

Marian Walaszczyk — Częstochowa, ul. Złota 180a odstąpi silniczek modelarski 4 cm sześc. samozapłonowy, ciężar 170 gramów. Warunki wymiany do omówienia.

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje zespół modelarzy Świetlicowej Modelarni Stoczni Gdańskiej za korespondencję pt.: „List modelarzy z Wybrzeża".

Skrzydlata

ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 27 września 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam 5362/C B-6-12281

Co mówią o samolotowych Mistrzostwach Polski

Z okazji odbywających się I Samolotowych Mistrzostw Polski Lotnictwa Sportowego w Warszawie, zwróciliśmy się do znanych Czytelnikom „Skrzydlatej" działaczy lotniczych, członków Rady Samolotowej i członków komisji sędziowskiej Mistrzostw z trzema pytaniami. Pierwsze pytanie: co sądzą o I Samolotowych Mistrzostwach Polski Lotnictwa Sportowego. Drugie pytanie: jakie ewentualne uwagi nasuwają się odnośnie regulaminu Mistrzostw. I trzecie pytanie: jakie perspektywy rozwojowe ma Rada Samolotowa?

Pil. WIKTOR PEŁKA

1. Aczkolwiek nie biorę udziału w Mistrzostwach jako zawodnik, bardzo się cieszę, że nareszcie sport samolotowy zaczyna być traktowany poważnie. Wszyscy zdajemy sobie przecież sprawę, że w każdej dyscyplinie sportu dąży się nie tylko do jej umasowienia ale również do osiągnięcia jak najlepszych wyników. Wyniki zaś poprawia się nie tylko przez sumienne szkolenie i trening, ale we wszelkiego rodzaju eliminacjach, zawodach, mistrzostwach itp., w czasie których zawodnicy rywalizując ze sobą podnoszą swoją formę.

Drugą, niemniej ważną rolą jaką spełniają mistrzostwa, jest popularyzacja tego sportu. Musimy szczerze sobie powiedzieć, że na tym odcinku mamy bardzo duże zaniedbania, a przecież jest to tak piękny sport i jednocześnie tak odizolowany od szerokich rzesz społeczeństwa. Mam nadzieję, że I Samolotowe Mistrzostwa będą momentem przełomowym i odtąd lotnictwo silnikowe zajmie należne mu miejsce w hierarchii uprawianych u nas sportów.

2. Uwzględniając możliwości sprzętowe, wydaje mi się, wykorzystano na ogół wszystko w regulaminie Mistrzostw, aby osiągnąć jasny obraz poziomu i klasy poszczególnych zawodników. Szkoda tylko, że regulamin nie przewiduje lotu okrężnego, w którym poza punktowaniem nawigacyjnym można by przeprowadzić punktowanie konkurencji lądowań na punkt na lotniskach prowincjonalnych, co wyrównałoby szanse wszystkich zawodników i wyeliminowało przypadkowość wyniku.

3. Rada Samolotowa, przede wszystkim, w dużym stopniu może pomóc ZG LPŻ. W skład Rady wchodzą między innymi inżynierowie i konstruktorzy, którzy znając potrzeby odnośnie sprzętu samolotowego będą mogli przyczynić się do zaprojektowania i ewentualnej budowy nowoczesnych samolotów sportowych.

Drugim ważnym zadaniem Rady jest wprowadzenie na stałe corocznych Mistrzostw Samolotowych, a także międzynarodowych, gdyż przyczynią się one do podniesienia umiejętności pilotażowych naszych sportowców lotnictwa samolotowego.

Pil. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ

1. Cieszę się, że w bieżącym roku zorganizowane zostały I Samolotowe Mistrzostwa Polski i że będą to właśnie Mistrzostwa, a nie zawody jak dotychczas. Uważam, że coroczne organizowanie Mistrzostw Samolotowych będzie bodźcem do dalszego rozwoju sportu samolotowego.

2. Regulamin mistrzostw jest bardzo skromny i w pełni odpowiada poziomowi naszego sportu samolotowego. Jedynie umieszczenie w regulaminie mistrzostw seniorów — próby akrobacji wg. dowolnego zestawu figur jest osiągnięciem w stosunku do programów byłych zawodów. Cofnięciem się natomiast wstecz jest rozgrywanie Mistrzostw na jednym tylko lotnisku (brak przelotów połączonych z lądowaniem na obcych lotniskach — lądowiskach).

Uważam, że punktacji powinny podlegać załogi, a nie jedynie piloci. Wyłonienie Mistrza Polski spośród pilotów mogłoby nastąpić w wyniku punktacji za próby pilotażowe, zaś zwycięzcą powinna być mistrzowska załoga.

W przyszłych Mistrzostwach nie wskazane są także próby strzelania i przebywania toru przeszkód, natomiast jako warunek dopuszczenia do Mistrzostw wprowadziłbym posiadanie odznaki SPO.

3. Pytanie to jest tak obszerne, że chawiam się, iż nie potrafię na nie krótko odpowiedzieć. A jeśli — to odpowiedź ta będzie bardzo fragmentaryczna. Zacznę pozornie nie na temat, a mianowicie: Szybownictwo jest sportem w całym tego słowa znaczeniu i szybownicy jasno wiedzą do czego dążą — do wyczynów, rekordów i zwycięstw w zawodach oraz mistrzostwach. Sprawa jednak komplikuje się nieco w nawiązaniu do sportu samolotowego, bowiem nie można tu pominąć aspektu zawodowego uprawiania pilotażu samolotowego.

Jeśli Rada Szybowcowa, składająca się w znacznej mierze ze sportowców dążących do wyczynu, spoczęła już na laurach po pierwszych burzliwych zebraniach, to nowopowstała Rada Samolotowa jest w jeszcze trudniejszej sytuacji ze względu na bardziej rozległą tematykę jej prac i ze względu na mniej konkretnie sformułowane cele. Wymaga to bardzo energicznego działania i systematycznej pracy. A jest jej sporo: opieka nad sprawami wyszkoleniowymi sportu samolotowego; unowocześnienie tego sportu przez wprowadzenie najnowszej techniki do aeroklubów — mam tu na myśli wprowadzenie do użytku małych samolotów dwusilnikowych, samolotów z wyposażeniem pozwalającym na stosowanie radionawigacji i procedur lądowania w trudnych warunkach atmosferycznych, samolotów z silnikami odrzutowymi małego ciągu itp.; oraz umocnienie zaplecza zawodowego lotnictwa (wojskowego, komunikacyjnego i in.) przez pełniejsze wyszkolenie młodych pilotów w LPŻ.

Prof. FRANCISZEK JANIK

1. 2. 3. Ponieważ sprawy ujęte pytaniami zależne są ściśle jedne od drugich, przeto pozwolę sobie odpowiedzieć łącznie na zadane mi pytania.

W naszym sporcie lotniczym potrafiliśmy utrzymać polskie tradycje w szybownictwie i spadochroniarstwie, gdzie mamy poważne osiągnięcia. Niestety, nie można tego powiedzieć o sporcie samolotowym i modelarstwie, gdzie jesteśmy daleko w tyle za osiągnięciami w skali światowej i nie możemy się pochwalić żadnymi wynikami rekordowymi.

Powołanie do życia Rady Samolotowej przy APRL powinno ożywić działalność naszego sportu samolotowego i stworzyć szersze podstawy jego rozwoju. Pierwszym wskaźnikiem tej poprawy są organizowane obecnie przez LPŻ I Samolotowe Mistrzostwa Polski Lotnictwa Sportowego. Trudno z góry przewidzieć jakie będą rezultaty tych zawodów i o ile spełnią one nadzieje organizatorów — sądzę jednak, że będą pozytywne, mimo, że nie będą one takie, jakich sobie życzylibyśmy.

Jedną z przyczyn uszczuplających znaczenie Mistrzostw są niewątpliwie pewne niedociągnięcia w ich regulaminie. Organizacja ich wydaje mi się w tej chwili dobra — organizatorzy włożyli i wkładają dużo wysiłku i pracy, aby Mistrzostwa wypadły dobrze. Dopiero podczas rozgrywek okaże się, czy jednak o wszystkim pomyślano. Jedną z trudności, która już teraz się przejawia — to brak ludzi „czynnika społecznego", tak, że całość pracy zwala się na barki pracowników etatowych. Wynika to z trudności zwalniania lub oddelegowywania z różnych zakładów pracy pracowników związanych z lotnictwem, którzy mogliby na podstawie zdobytego doświadczenia dużo pomóc Zarządowi Głównemu LPŻ.

Do głównych zadań, jakie stoją przed Radą Samolotową, należy ustalenie programu rozwoju sportu samolotowego w naszym planie pięcioletnim i uzgodnienie tego programu z ZG i czynnikami rządowymi. Chodzi tu głównie o wytyczenie linii w budowie sprzętu tj. odpowiednich płatowców i silników. Powinniśmy mieć ambicję zastąpienia „Zlinów" lepszymi samolotami polskiej konstrukcji, powinniśmy mieć własnej konstrukcji samolot do szkolenia podstawowego, samolot do holu szybowców, samolot sanitarny, samolot dla zrzutu skoczków spadochronowych — najlepiej dwusilnikowy, dla możności przeszkolenia pilotów na samolotach wielosilnikowych, następnie bodaj jeden typ wodnosamolotu itp. Oczywiście, wchodzą tu w grę jeszcze inne potrzeby gospodarcze jak np. sprawa opylania itp. Te wszystkie problemy powinny być szeroko przedyskutowane, aby mogły być rozwiązane przy jak najmniejszej liczbie typów samolotów nadających się do różnych celów, z wykluczeniem oczywiście pojęcia „omnibusu" powietrznego.

Następnym zadaniem Rady Samolotowej jest ożywienie ambicji sportowych wśród pilotów i podniesienie wyczynów. Do tego celu służyć mają dobrze zorganizowane zawody i Mistrzostwa Samolotowe, bo sam nacisk na szkolenie, jaki dotychczas stosowano w klubach, zadania tego nie rozwiązuje. Zawody lotnicze powinny być organizowane nie tylko w porze letniej, ale również w porze zimowej. Szczególny nacisk należy położyć na stronę nawigacyjną. Trasa zawodów powinna liczyć nie kilkaset ale kilka tysięcy kilometrów. Powinny być zorganizowane zawody międzynarodowe, choćby w obrębie krajów demokracji ludowej na wzór „Wyścigu Pokoju" w sporcie kolarskim, który tak pięknie przyczynia się do propagandy pokoju na świecie między narodami.

Dalszym zadaniem Rady Samolotowej jest stworzenie atmosfery przyjaźni i koleżeństwa oraz mocnej więzi między starymi klubowcami-pilotami, konstruktorami lotniczymi i naukowcami oraz młodą kadrą lotniczą. Uzasadnione wypadkami tzw. „czystki" w aeroklubach przeprowadziły komisje weryfikacyjne zbyt szablonowo. W wielu przypadkach były one krzywdzące, mało przemyślane, co wywołało wśród wielu zapaleńców lotnictwa rozgoryczenie. Rada musi błędy te naprawić i ludzi, którzy całe swe życie poświęcili sprawie rozwoju polskiego lotnictwa, natchnąć znowu zapałem do pracy w aeroklubach. Wpłynie to niewątpliwie dodatnio na młode kadry, wśród których ujawnią się nowi entuzjaści, którzy dźwigną nasze lotnictwo sportowe do pułapu światowego. Historia daje nam dowody, że stać nas na to.

Jak widać z tego pobieżnego przeglądu, zadania Rady Samolotowej są ogromne. Nie powinno nas to odstraszać, lecz przeciwnie — zachęcić do intensywnej pracy nad podniesieniem poziomu naszego ludowego lotnictwa sportowego.

Rozmawiała H. J.